REPUBLIQUE FRANCAISE

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

NOR : EQUA9901350A

Arrêté du 23 septembre 1999 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public (OPS 3)

(J.O. Numéro 255 du 3 Novembre 1999 page 16414)

Modifié par arrêté(s) du

(23 juin 2000	*- repoussé par arrêtés du 28 décembre 2000 et du 6 décembre 2001*
	- abrogé par arrêté du 2 juin 2006)
(19 juin 2003	*- abrogé par arrêté du 23 avril 2004 (J.O n° 191 du 18 août 2004 page 14757 texte n°30))*
23 avril 2004	*(J.O n° 191 du 18 août 2004 page 14757 texte n° 31)*
2 juin 2006	

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, publiée par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969 ;

Vu le code de l'aviation civile,

Vu l'arrêté du 25 février 1985 modifié relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien,

Arrête :

Art. 1er. - Le présent arrêté prescrit les conditions techniques applicables aux entreprises, dénommées ci-après exploitants, y compris leur personnel, chaque fois qu'elles effectuent au moyen d'hélicoptère un transport aérien public pour lequel une licence d'exploitation et un certificat de transport aérien sont exigés conformément aux dispositions du R.330-1 susvisé.

Le présent arrêté n'est pas applicable aux entreprises dont la seule activité de transport aérien public est le vol local tel que défini au paragraphe III de l'article R 330-1 susvisé, chaque fois qu'elles mettent en œuvre, en VFR de jour, un hélicoptère monomoteur, monopilote et de moins de 3175 kg en transport aérien public avec un nombre de passagers au plus égal à 6.

Art. 2. - Abrogé

Art. 3. - Le ministre chargé de l'aviation civile peut, à titre exceptionnel et provisoire, accorder des dérogations aux dispositions du document OPS 3 annexé au présent arrêté lorsqu'il estime que le besoin existe et sous réserve du respect de toute condition supplémentaire qu'il considère comme nécessaire pour assurer, dans ce cas particulier, un niveau de sécurité jugé équivalent. Dans le cas où la dérogation porte sur les exigences relatives à l'équipage de conduite figurant à la sous-partie N du document annexé, le ministre chargé de l'aviation civile consulte le conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile. Celui-ci peut charger un groupe d'experts d'émettre les avis correspondant en son nom.

Art. 4. - Le ministre chargé de l'aviation civile peut, au moyen d'une consigne opérationnelle, soumettre à certaines conditions, limiter, voire interdire certaines opérations dans le but d'assurer la sécurité.

Art. 5. - Les consignes opérationnelles définies à l'article 4 doivent indiquer les motifs justifiant leur diffusion et préciser leur champ d'application ainsi que la période durant laquelle ces consignes sont appliquées.

Elles doivent également énoncer les mesures que doivent prendre les exploitants pour leur application.

Les consignes opérationnelles complètent les dispositions du document OPS 3 annexé au présent arrêté.

Art. 6. - Abrogé

Art. 7. - Le ministre chargé de l'aviation civile peut faire effectuer les vérifications et la surveillance qu'il juge nécessaires pour l'application du présent arrêté par des organismes ou des services extérieurs à l'aviation civile, conformément aux dispositions de l'article R.133-5 du code de l'aviation civile.

Ces organismes et services, ainsi que ceux de l'administration susceptibles d'effectuer ces vérifications et cette surveillance, sont dénommés services compétents.

Art. 8. - Le présent arrêté n'est pas applicable à la collectivité territoriale de Saint-Pierre et Miquelon.

Art. 9. - Le directeur général de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 23 septembre 1999

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
P. Graff

ANNEXE

OPS 3

Transport aérien public (hélicoptères)

Intentionnellement blanc

TABLE DES MATIERES

SOUS-PARTIE A – INTRODUCTION 17

OPS 3.001 Champ d'application 17

OPS 3.003 Terminologie 17

SOUS-PARTIE B – GENERALITE 21

OPS 3.005 Généralités 21

OPS 3.010 réservé 21

OPS 3.015 réservé 21

OPS 3.020 Lois, réglementations et procédures - Responsabilités de l'exploitant 21

OPS 3.025 Langue commune 22

OPS 3.030 Listes minimales d'équipements - Responsabilités de l'exploitant 22

OPS 3.035 Système qualité 22

OPS 3.037 Programme de prévention des accidents et de sécurité des vols 22

OPS 3.040 Membres d'équipage supplémentaires 22

OPS 3.045 Intentionnellement blanc 23

OPS 3.050 Informations relatives à la recherche et au sauvetage 23

OPS 3.055 Informations concernant le matériel de sécurité et de sauvetage embarqué 23

OPS 3.060 Intentionnellement blanc 23

OPS 3.065 Transport des armes de guerre et des munitions de guerre 23

OPS 3.070 Transport des armes et munitions de sport 23

OPS 3.075 Mode de transport des personnes 23

OPS 3.080 Présentation de marchandises dangereuses pour le transport aérien 24

OPS 3.085 Responsabilités de l'équipage 24

OPS 3.090 Autorité du commandant de bord 25

OPS 3.095 Intentionnellement blanc 25

OPS 3.100 Accès au poste de pilotage 25

OPS 3.105 Transport non-autorisé 26

OPS 3.110 Appareils électroniques portatifs 26

OPS 3.115 Alcool, médicaments et drogues 26

OPS 3.120 Mise en danger de la sécurité 26
OPS 3.125 Documents de bord 26
OPS 3.130 Manuels à transporter 26
OPS 3.135 Informations supplémentaires et formulaires de bord 26
OPS 3.140 Informations conservées au sol 27
OPS 3.145 Pouvoir de contrôle 27
OPS 3.150 Remise des documents et enregistrements 27
OPS 3.155 Conservation des documents 28
OPS 3.160 Conservation, remise et usage des enregistrements des enregistreurs de vol 28
OPS 3.165 Location 29
OPS 3.170 Intentionnellement blanc 30
Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(c) – Limitations manuel de vol hélicoptère 30
Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(d) - Service médical d'urgence par hélicoptère 30
Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(e) - Exploitation d'hélicoptères au dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée 36
Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(f) - Exploitation de petits hélicoptères (VFR de jour uniquement) 37
Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(g) - Vols de proximité (VFR de jour uniquement) 40
Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(h) – Hélitreuillage (H.H.O.) 41
Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(i) - Vols d'hélicoptère sur un site d'intérêt public. 44

SOUS-PARTIE C – AGREMENT ET SUPERVISION DE L'EXPLOITANT 47

OPS 3.175 Certificat de transporteur aérien - Généralités 47
OPS 3.180 Délivrance, modification et maintien de la validité d'un C.T.A. 48
OPS 3.185 Exigences administratives 49
OPS 3.190 intentionnellement blanc 50
Appendice 1 au paragraphe OPS 3.175 - Contenu et conditions d'un certificat de transporteur aérien 50
Appendice 2 au paragraphe OPS 3.175 - Encadrement et organisation du détenteur d'un C.T.A. 50

SOUS PARTIE D - PROCEDURES D'EXPLOITATION 53

OPS 3.195 Supervision et contrôle de l'exploitation 53
OPS 3.200 Manuel d'exploitation 53
OPS 3.205 Compétence du personnel d'exploitation 53

OPS 3.210 Etablissement de procédures d'exploitation 53
OPS 3.215 Utilisation des services de la circulation aérienne 53
MIN 3.220 Utilisation d’un héliport par l'exploitant 53
MIN 3.225 Minimums opérationnels d'héliport 53
MIN 3.230 Procédures de départ et d'approche aux instruments 53
OPS 3.235 Procédures antibruit 54
OPS 3.240 Routes et zones d'exploitation 54
OPS 3.243 Opérations dans des zones avec des exigences spécifiques de performance de navigation 54
OPS 3.245 Intentionnellement blanc 54
OPS 3.250 Détermination des altitudes minimales de vol 54
OPS 3.255 Politique carburant 55
OPS 3.258 Issues inutilisables 56
OPS 3.260 Transport de passagers à mobilité réduite. 56
OPS 3.261 Transport d'enfants (deux ans et plus à moins de douze ans) 56
OPS 3.262 Transport des bébés (enfants de moins de deux ans) 57
OPS 3.265 Transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts 57
OPS 3.270 Stockage des bagages et du fret 57
OPS 3.275 Intentionnellement blanc 57
OPS 3.280 Attribution des sièges aux passagers 57
OPS 3.285 Information des passagers 57
OPS 3.290 Préparation du vol 58
MIN 3.295 Sélection des héliports 59
OPS 3.297 Minimums pour la préparation des vols IFR 60
OPS 3.300 Dépôt d'un plan de vol circulation aérienne 60
OPS 3.305 Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord, ou débarquant 61
OPS 3.307 Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec du carburant volatil 61
OPS 3.310 Membres de l’équipage aux postes de travail 61
OPS 3.315 Intentionnellement blanc 61
OPS 3.320 Sièges, ceintures de sécurité et harnais 61
OPS 3.325 Arrimage et vérification de sécurité de la cabine passagers et des offices 62

OPS 3.330 Accessibilité des équipements de secours 62
OPS 3.335 Autorisations de fumer à bord 62
MIN 3.340 Conditions météorologiques 62
OPS 3.345 Givre et autres contaminants 62
OPS 3.350 Emport de carburant et lubrifiant 63
OPS 3.355 Conditions lors du décollage 63
MIN 3.360 Application des minimums de décollage 63
OPS 3.365 Altitudes minimales de vol 63
OPS 3.370 Simulation en vol de situations anormales 63
OPS 3.372 Inspection des toilettes en prévention du feu 63
OPS 3.375 Gestion du carburant en vol 63
OPS 3.380 Intentionnellement blanc 63
OPS 3.385 Utilisation de l'oxygène de subsistance 63
OPS 3.390 Intentionnellement blanc 64
OPS 3.395 Détection de proximité du sol 64
MIN 3.400 Conditions lors de l'approche et l'atterrissage 64
MIN 3.405 Commencement et poursuite de l'approche 64
OPS 3.410 Intentionnellement blanc 64
OPS 3.415 Carnet de route 64
OPS 3.420 Compte-rendu d’événements 64
OPS 3.420 Compte rendu d’incidents 65
OPS 3.425 Compte-rendu d'accident 67
Appendice 1 au paragraphe OPS 3.270 - Arrimage des bagages et du fret 67
Appendice 1 au paragraphe OPS 3.305 - Avitaillement/Reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant 68
Appendice 1 au paragraphe OPS 3.375 - Gestion en vol du carburant. 68
SOUS PARTIE E - OPERATIONS PAR FAIBLE VISIBILITE 70
MIN 3.430 Minimums opérationnels d’héliport - Généralités 70
MIN 3.435 Terminologie 70
MIN 3.440 Opérations par faible visibilité - Règles opérationnelles générales 71

MIN 3.445 Opérations par faible visibilité - Considérations afférentes aux héliports 71
MIN 3.450 Opérations par faible visibilité - Formation et qualifications 71
MIN 3.455 Opérations par faible visibilité - Procédures opérationnelles 72
MIN 3.460 Opérations par faible visibilité - Equipement minimum 72
MIN 3.465 Minimums d'exploitation VFR 72
Appendice 1 au paragraphe MIN 3.430 - Minimums opérationnels d'héliport 72
Appendice 1 au paragraphe MIN 3.440 - Opérations par faible visibilité - Règles générales d'exploitation 79
Appendice 1 au paragraphe MIN 3.450 - Opérations par faible visibilité - Formation et qualifications 82
Appendice 1 au paragraphe MIN 3.455 - Opérations par faible visibilité - Procédures d'exploitation 87

SOUS-PARTIE F - PERFORMANCES GENERALITES 90

OPS 3.470 Champ d'application 90
OPS 3.475 Généralités 90
OPS 3.480 Terminologie 90

SOUS-PARTIE G - CLASSE DE PERFORMANCES 1 95

OPS 3.485 Généralités 95
OPS 3.490 Décollage 95
OPS 3.495 Trajectoire de décollage 95
OPS 3.500 En Route - Groupe motopropulseur critique en panne 97
OPS 3.505 Intentionnellement blanc 97
OPS 3.510 Atterrissage 97

SOUS-PARTIE H - CLASSE DE PERFORMANCES 2 100

OPS 3.515 Généralités 100
OPS 3.517 Champ d'application 100
OPS 3.520 Décollage 100
OPS 3.525 Trajectoire de décollage 101
OPS 3.530 En Route - Groupe motopropulseur critique en panne 102
OPS 3.535 Atterrissage 103
Appendice 1 au paragraphe OPS 3.517(a) - Exploitations d'hélicoptères avec un temps d'exposition au cours du décollage ou de l'atterrissage 104

SOUS-PARTIE I - CLASSE DE PERFORMANCES 3 **109**

OPS 3.540 Généralités ... 109

OPS 3.545 Décollage ... 109

OPS 3.550 En Route ... 109

OPS 3.555 Atterrissage ... 109

SOUS-PARTIE J - MASSE ET CENTRAGE **111**

OPS 3.605 Généralités ... 111

OPS 3.607 Terminologie ... 111

OPS 3.610 Chargement, masse et centrage ... 111

OPS 3.615 Masse de l'équipage ... 111

OPS 3.620 Masse des passagers et des bagages ... 112

OPS 3.625 Documentation de masse et centrage ... 113

Appendice 1 du paragraphe OPS 3.605 - Masse et centrage - Généralités ... 113

Appendice 1 du paragraphe OPS 3.620(h) - Procédure d'établissement de valeurs forfaitaires révisées de masse des passagers et des bagages ... 115

Appendice 1 du paragraphe OPS 3.625 - Documentation de masse et centrage ... 116

SOUS-PARTIE K - INSTRUMENTS ET EQUIPEMENTS DE SECURITE **119**

OPS 3.630 Introduction générale ... 119

OPS 3.635 Intentionnellement blanc ... 119

OPS 3.640 Feux opérationnels des hélicoptères ... 119

OPS 3.645 Intentionnellement blanc ... 120

OPS 3.647 Equipement pour les vols nécessitant un système de radiocommunication ou de radionavigation 120

OPS 3.650 Exploitation VFR de jour - Instruments de vol et de navigation et équipements associés ... 120

OPS 3.652 Vols IFR ou vols de nuit - Instruments de vol et de navigation et équipements associés. ... 121

OPS 3.655 Equipements supplémentaires pour les vols IFR avec un seul pilote ... 122

OPS 3.660 Radio altimètres ... 122

OPS 3.665 Intentionnellement blanc ... 123

OPS 3.670 Equipement radar météorologique embarqué ... 123

OPS 3.675 Equipement pour le vol en conditions givrantes ... 123

OPS 3.680 Intentionnellement blanc 123
OPS 3.685 Système d'interphone pour les membres de l'équipage de conduite 123
OPS 3.690 Système d'interphone pour les membres de l'équipage 123
OPS 3.695 Système d'annonce passagers 123
OPS 3.700 Enregistreurs de conversations - 1 124
OPS 3.705 Enregistreurs de conversations - 2 125
OPS 3.710 Intentionnellement blanc 126
OPS 3.715 Systèmes enregistreurs de paramètres - 1 126
OPS 3.720 Systèmes enregistreurs de paramètres - 2 127
OPS 3.725 Intentionnellement blanc 128
OPS 3.730 Sièges, ceintures de sécurité, harnais et dispositifs de retenue pour enfants 128
OPS 3.731 Consignes “Attachez vos ceintures” et “Défense de fumer” 128
OPS 3.735 Intentionnellement blanc 128
OPS 3.740 Intentionnellement blanc 128
OPS 3.745 Trousses de premiers secours 128
OPS 3.750 Intentionnellement blanc 129
OPS 3.755 Intentionnellement blanc 129
OPS 3.760 Intentionnellement blanc 129
OPS 3.765 Intentionnellement blanc 129
OPS 3.770 Intentionnellement blanc 129
OPS 3.775 Oxygène de subsistance - Hélicoptères non pressurisés 129
OPS 3.780 Intentionnellement blanc 129
OPS 3.785 Intentionnellement blanc 129
OPS 3.790 Extincteurs à main 129
OPS 3.795 Intentionnellement blanc 130
OPS 3.800 Indication des zones de pénétration du fuselage 130
OPS 3.802 Marquage extérieur des issues de secours 130
OPS 3.805 Intentionnellement blanc 130
OPS 3.810 Mégaphones 130
OPS 3.815 Eclairage de secours 130

OPS 3.820 Emetteur de localisation d'urgence automatique 131

OPS 3.825 Gilets de sauvetage 131

OPS 3.827 Combinaison de survie équipage 131

OPS 3.830 Canots de sauvetage et émetteur de localisation d'urgence de survie pour les vols prolongés au-dessus de l'eau 131

OPS 3.835 Equipement de survie 132

OPS 3.837 Exigences additionnelles pour les hélicoptères exploités depuis ou vers des héli-plateformes situées dans une zone maritime hostile (telle que définie à l'IEM au paragraphe OPS 3.003(11)) 132

OPS 3.840 Hélicoptères certifiés pour une exploitation sur l'eau - Equipements divers 133

OPS 3.843 Tous hélicoptères en survol de l'eau - Amerrissage forcé 133

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.775 - Oxygène de subsistance pour hélicoptères non pressurisés 134

SOUS PARTIE L – EQUIPEMENTS DE NAVIGATION ET DE COMMUNICATION 135

OPS 3.845 Introduction générale 135

OPS 3.850 Equipement radio 135

OPS 3.855 Boîte de mélange audio 135

OPS 3.860 Equipement radio pour le vol VFR sur les routes navigables par repérage visuel au sol 135

OPS 3.865 Equipement de communication et de navigation pour les opérations IFR et en VFR sur les routes non navigables par repérage visuel au sol 136

OPS 3.870 Intentionnellement blanc 137

SOUS-PARTIE M – ENTRETIEN 138

OPS 3.875 Généralités 138

OPS 3.880 Terminologie 138

OPS 3.885 Demande de, et approbation du système d'entretien de l'exploitant 138

OPS 3.890 Responsabilité de l'entretien 138

OPS 3.895 Gestion de l'entretien 139

OPS 3.900 Système qualité 139

OPS 3.905 Manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (M.M.E.) 140

OPS 3.910 Manuel d'entretien de l'exploitant 140

OPS 3.915 Compte-rendu matériel de l'exploitant (C.R.M.) 140

OPS 3.920 Enregistrement des travaux d'entretien 140

OPS 3.925 Intentionnellement blanc 141

OPS 3.930 Maintien de la validité du certificat de transporteur aérien eu égard au système d'entretien .. 141

OPS 3.935 Equivalent de sécurité 141

SOUS PARTIE N - EQUIPAGE DE CONDUITE 142

OPS 3.940 Composition de l'équipage de conduite 142

OPS 3.945 Stage d'adaptation et contrôle 143

OPS 3.950 Formation aux différences et formation de familiarisation 144

OPS 3.955 Accession à la fonction de commandant de bord 144

OPS 3.960 Commandants de bord - Exigences minimales de qualification 144

OPS 3.965 Maintien des compétences et contrôles périodiques 145

OPS 3.968 Qualification d'un pilote pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes 147

OPS 3.970 Expérience récente 147

OPS 3.975 Qualification à la compétence de route d'activité et de zone 147

OPS 3.978 Intentionnellement blanc 148

OPS 3.980 Exercice sur plus d'un type ou variante 148

OPS 3.981 Activité sur hélicoptère et avion 148

OPS 3.985 Dossiers de formation 148

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.940 - Exploitations monopilote en régime IFR ou de nuit 148

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.955 - Accession à la fonction de commandant de bord 149

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.960 - Commandants de bord – Exigences minimales de qualification - Conditions additionnelles d'expérience et de formation pour des types d'hélicoptères présentant des caractéristiques particulières 149

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.965 - Entraînements et contrôles périodiques 150

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.968 - Qualification des pilotes pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes 152

SOUS PARTIE O - EQUIPAGE DE CABINE 154

SOUS-PARTIE P - MANUELS, REGISTRES ET RELEVES 156

OPS 3.1040 Manuels d'exploitation - Généralités 156

OPS 3.1045 Manuel d'exploitation - Structure et contenu 156

OPS 3.1050 Manuel de vol 157

OPS 3.1055 Carnet de route 157

OPS 3.1060 Plan de vol exploitation 157
OPS 3.1065 Durée d'archivage de la documentation 158
OPS 3.1070 Manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (M.M.E.) 158
OPS 3.1071 Compte-rendu matériel 158
Appendice 1 au paragraphe OPS 3.1045 - Contenu du manuel d'exploitation 158
Appendice 1 au paragraphe OPS 3.1065 - Durée d'archivage des documents 172

SOUS-PARTIE R - TRANSPORT AERIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES 174

OPS 3.1150 Terminologie 174
OPS 3.1152 Conditions de transport des dépouilles mortelles par voie aérienne 175
OPS 3.1153 Conditions de transport des animaux infectés ou venimeux. 175
OPS 3.1155 Autorisation de transport de marchandises dangereuses 176
OPS 3.1160 Objet 176
OPS 3.1165 Limitations du transport de marchandises dangereuses 176
OPS 3.1170 Classification 177
OPS 3.1175 Emballage 177
OPS 3.1180 Etiquetage et marquage 177
OPS 3.1185 Document de transport de marchandises dangereuses 177
OPS 3.1190 Intentionnellement Blanc 177
OPS 3.1195 Acceptation de marchandises dangereuses 177
OPS 3.1200 Inspection pour déceler des dommages, fuite ou contamination 177
OPS 3.1205 Elimination de la contamination 178
OPS 3.1210 Restrictions de chargement 178
OPS 3.1215 Communication de l'information 178
OPS 3.1220 Programmes de formation 179
OPS 3.1225 Rapports relatifs aux incidents et accidents de marchandises dangereuses 181
OPS 3.1230 Intentionnellement blanc 181

SOUS-PARTIE S – SURETE 183

OPS 3.1235 Exigences en matière de sûreté 183
OPS 3.1240 Programmes de formation 183

OPS 3.1245 Rapports relatifs aux actes illicites 183
OPS 3.1250 Liste de vérification de la procédure de fouille de l'hélicoptère 183
OPS 3.1255 Sûreté du compartiment de l'équipage de conduite 183

Intentionnellement blanc

SOUS-PARTIE A – INTRODUCTION

OPS 3.001 Champ d'application

Réservé

OPS 3.003 Terminologie

(a) Les termes utilisés dans ce document ont la signification suivante :

(1) Autorité : signifie le ministre chargé de l'aviation civile ou toute autre autorité ou tout service compétent.

(2) Date de délivrance du premier certificat de navigabilité individuel (ou de type) : sauf mention contraire, date de première délivrance d'un certificat de navigabilité individuel (ou de type) à l'hélicoptère (ou au type) en question, où que ce soit dans le monde.

(3) Exploitant communautaire : exploitant ayant son siège social ou son principal établissement sur le territoire d'un des Etats membres de la Communauté européenne, d'un des Etats parties à l'accord sur l'Espace Economique Européen, ou de la Confédération Suisse et détenant un Certificat de Transporteur Aérien conformément au règlement (C.E.E) N°2407/92 du conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aérien.

(4) Héliport : aérodrome, zone définie au sol ou sur l'eau, ou structure utilisée ou dont l'utilisation est prévue dans sa totalité ou partiellement pour l'arrivée, le départ et les mouvements en surface d'hélicoptères. Il peut donc s'agir soit d'un aérodrome principalement destiné aux aéronefs à voilure fixe, le cas échéant à des emplacements réservés ou désignés à cet effet, soit d'une hélistation (aérodrome équipé pour recevoir exclusivement les hélicoptères), soit d'une hélisurface (emplacement situé en dehors des aérodromes), les deux dernières pouvant être situées à terre ou en mer.

(5) Aire d'approche finale et de décollage (FATO) : aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage et qui, lorsque la FATO est destinée à être utilisée par des hélicoptères de classe de performances 1, comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.

(6) Vol de proximité : vol d'une ou plusieurs étapes, effectué dans une même journée, dans une zone locale définie acceptable par l'Autorité, sur des routes navigables par repérage visuel au sol (Voir ACJ au paragraphe OPS 3.003 sous paragraphe (7)).

(7) Vol de proximité circulaire : vol d'une seule étape dont le point de départ et le point d'arrivé sont confondus effectué dans une zone locale définie acceptable par l'Autorité, sur des routes navigables par repérage visuel au sol (Voir ACJ au paragraphe OPS 3.003 sous paragraphe (7)).

(8) Vol de service médical d'urgence par hélicoptère (S.M.U.H.) : vol effectué par un hélicoptère., dont le but est de faciliter l'assistance médicale d'urgence, lorsqu'un transport immédiat et rapide est essentiel, en transportant :

(i) du personnel médical ;

(ii) ou des fournitures médicales (équipement, sang, organes, médicaments) ;

(iii) ou des personnes malades ou blessées et d'autres personnes directement concernées.

(9) Vol S.M.U.H. basique. Vol S.M.U.H ne nécessitant pas

d'abaissement des minimums opérationnels. (Voir IEM au paragraphe OPS 3.003 (9))

(10) Vol S.M.U.H. spécial. Vol S.M.U.H nécessitant un abaissement des minimums opérationnels, et pour lequel des exigences supplémentaires sont appliquées.

(11) Environnement hostile.

(i) Un environnement dans lequel :

(A) un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface n'est pas adéquate,

(B) ou les occupants de l'hélicoptère ne peuvent être protégés de manière adéquate des éléments naturels,

(C) ou le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'impasse à la panne moteur prévu,

(D) ou il y a mise en danger inacceptable des personnes ou des biens au sol.

(ii) Dans tous les cas, les zones suivantes doivent être considérées comme hostiles :

(A) pour le survol de l'eau, les zones maritimes situées au nord du parallèle 45N ou au sud du parallèle 45S désignées par l'Autorité de l'Etat concerné ;

(B) et les parties de zone habitée dépourvues d'aires d'atterrissage forcé en sécurité.

(Voir IEM OPS 3R.003 (11))

(12) Environnement non hostile.

(i) un environnement dans lequel :

(A) un atterrissage forcé en sécurité peut être accompli,

(B) et les occupants de l'hélicoptère peuvent être protégés des éléments naturels,

(C) et le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage disponibles sont appropriés au temps d'impasse à la panne moteur prévu ;

(ii) Dans tous les cas, les parties de zone habitée pourvues d'aires d'atterrissage forcé en sécurité doivent être considérées comme non-hostiles.

(13) Vol d'hélitreuillage (H.H.O.) : vol effectué par un hélicoptère, dont le but est de faciliter le transfert de personnes ou de fret au moyen d'un treuil.

(14) Site d'intérêt public : site utilisé pour des opérations d'intérêt public.

Les opérations d'intérêt public sont :

(i) les opérations de SMUH,

(ii) les opérations depuis ou vers des sites d'intérêt public situés dans un Etat qui applique un dispositif réglementaire analogue et définis comme tels par l'Autorité de l'Etat.

(15) Composition de l'équipage :

L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'hélicoptère en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

Il comprend les membres de l'équipage de conduite et les personnels des services complémentaires de bord.

Peuvent en outre être compris dans l'équipage les personnels navigants professionnels qui, en fonction soit de dispositions réglementaires, soit de dispositions prises par l'entreprise de transport aérien et définies au manuel d'exploitation, sont à bord dans le cadre d'une fonction pédagogique, de contrôle ou d'information concourant

à la sécurité des vols de transport aérien.

L'équipage de conduite est formé des membres de l'équipage qui accomplissent les tâches liées aux fonctions "commandement", "pilotage", "mécanique", "navigation" et "télécommunications" telles que définies ci-dessous. Il participe aux tâches de la fonction sécurité-sauvetage.

Le personnel des services complémentaires de bord est composé des membres de l'équipage n'accomplissant pas les tâches liées aux fonctions dévolues au personnel des sections A, B ou C mentionnées à l'article L.421-1 du Code de l'aviation civile. Il comprend notamment le personnel navigant commercial du transport aérien.

Un personnel navigant commercial (PNC) est un personnel des services complémentaires de bord qui exerce une activité liée à la présence de passagers et en particulier à la fonction Sécurité-sauvetage.

(16) Fonctions des membres d'équipage :

(i) La fonction "Commandement" comprend la prise de toutes les décisions nécessaires à l'exécution de la mission et toutes les tâches prévues par le code de l'aviation civile.

(ii) La fonction "Pilotage" comprend notamment les tâches permettant la manœuvre de l'hélicoptère en conditions de vol à vue ou aux instruments (VMC ou IMC) pour suivre la trajectoire désirée et en particulier les manœuvres de décollage, en route et d'atterrissage.

(iii) La fonction "Mécanique" comprend les tâches qui permettent d'assurer au sol et en vol :

(A) la vérification de l'aptitude au vol de l'hélicoptère et de ses équipements, en particulier après les interventions effectuées en escale ;

(B) la mise en œuvre et la surveillance des moteurs, des systèmes et des dispositifs propres à l'hélicoptère ;

(C) l'exécution des manœuvres particulières, de secours ou d'urgence pour parer aux défaillances de fonctionnement des moteurs, des systèmes et des dispositifs propres à l'hélicoptère ;

(D) l'établissement du compte rendu de l'état technique de l'hélicoptère.

(iv) La fonction "Navigation" comprend toutes les tâches permettant de déterminer :

(A) les éléments de base (cap, dérive, vitesse sol, vent) ;

(B) la position géographique de l'hélicoptère ;

(C) le suivi de la route prévue, et le maintien de l'hélicoptère sur cette route avec un écart latéral et un écart longitudinal compatibles avec les normes en vigueur.

(v) La fonction "Télécommunications" comprend toutes les tâches permettant d'assurer les communications radioélectriques avec les aérodromes, les centres de contrôle et d'information en vol et les stations au sol des entreprises de transport aérien, et les écoutes nécessaires au déroulement du vol et de participer à la mise en œuvre des équipements de radionavigation.

(vi) La fonction "Sécurité-sauvetage" comprend toutes les

tâches relatives à la surveillance et à la protection des passagers à bord de l'hélicoptère lorsque ce dernier est en vol, ainsi qu'au sol lors des opérations de départ, d'arrivée ou lorsque la réglementation l'exige. Cette fonction comprend notamment :

(A) l'application des consignes de sécurité et de sûreté, y compris les contrôles prévus par ces consignes ;

(B) la surveillance de la cabine et de ses annexes, et la lutte contre les incendies ;

(C) les premiers secours aux passagers malades ou blessés ;

(D) la protection de la cabine et des passagers en cas d'urgence, y compris l'organisation de l'évacuation d'urgence.

(17) Pilote commandant de bord sous supervision :

Copilote ayant effectué l'ensemble des tâches et des fonctions d'un commandant de bord au cours d'un vol, de telle sorte qu'aucune intervention du pilote commandant de bord n'a été nécessaire.

(18) Entraîneurs synthétiques de vol :

Tous les entraîneurs synthétiques de vol (STD), tels que les simulateurs de vol (FS), les systèmes d'entraînement au vol (FTD) ou les systèmes d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (FNPT), qui remplacent un hélicoptère dans le cadre de l'entraînement ou des contrôles prévus par la présente annexe, doivent être qualifiés par l'Autorité ou qualifiés par une autorité étrangère dans des conditions acceptables par l'Autorité, et leur emploi doit être approuvé par l'Autorité pour les exercices à effectuer.

SOUS-PARTIE B – GENERALITE

OPS 3.005 Généralités

(a) réservé

(b) réservé

(c) Chaque hélicoptère doit être exploité conformément aux clauses de son certificat de navigabilité et dans les limites spécifiées dans son manuel de vol. (Voir appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(c))

(d) Les opérations de service médical d'urgence par hélicoptères (S.M.U.H.) doivent être effectuées conformément aux dispositions particulières de l'appendice 1 au paragraphe 3.005(d).

Pour effectuer de telles opérations, l'exploitant doit détenir une autorisation spécifique. Cette autorisation est dite " autorisation S.M.U.H ".

(e) Les dispositions particulières aux opérations d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée sont fixées par l'appendice 1 au paragraphe 3.005(e).

Pour effectuer un vol conformément à ces dispositions, l'exploitant doit détenir une autorisation spécifique. Cette autorisation est dite " autorisation environnement hostile situé en zone hostile situé hors zone habitée ".

Cet appendice ne s'applique pas aux vols S.M.U.H. spéciaux effectués en accord avec les exigences de l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.005 (d).

(f) Les dispositions particulières aux opérations d'hélicoptères dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est inférieure ou égale à 3175 kg, dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (cmasp / MAPSC) est inférieure ou égale à 9, de jour et sur des routes navigables par repérage visuel au sol sont fixées par l'appendice 1 au paragraphe 3.005(f).

Pour effectuer un vol conformément à ces dispositions, l'exploitant doit détenir une autorisation spécifique. Cette autorisation est dite " autorisation Exploitation de petits hélicoptères en VFR de jour uniquement".

(g) Les dispositions particulières aux opérations d'hélicoptères, dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est supérieure ou égale à 3175 kg et dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (cmasp/ MAPSC) est inférieure ou égale à 9, qui consistent en des vols de proximité circulaires sont fixées par l'appendice 1 au paragraphe 3.005(g).

Pour effectuer un vol conformément à ces dispositions, l'exploitant doit détenir une autorisation spécifique. Cette autorisation est dite " autorisation Exploitation de gros hélicoptères lors de vols de proximité circulaires en VFR de jour uniquement ".

(h) Les opérations d'hélitreuillage (H.H.O.) doivent être effectuées conformément aux dispositions particulières de l'appendice 1 au paragraphe 3.005(h).

Pour effectuer un vol conformément à ces dispositions particulières, l'exploitant doit détenir une autorisation spécifique. Cette autorisation est dite " autorisation H.H.O. ".

(i) Les dispositions particulières aux opérations d'hélicoptères depuis ou vers un site d'intérêt public sont fixées par l'appendice 1 au paragraphe 3.005(i).

Pour effectuer de telles opérations, l'exploitant doit détenir une autorisation spécifique. Cette autorisation est dite " autorisation Exploitation de sites d'intérêt public ".

OPS 3.010 réservé

OPS 3.015 réservé

OPS 3.020 Lois, réglementations et procédures - Responsabilités de l'exploitant.

(a) L'exploitant doit veiller à ce que :

(1) tous les employés soient informés qu'ils doivent respecter les

lois, réglementations et procédures des Etats dans lesquels les opérations sont effectuées et qui sont relatives à l'accomplissement de leurs tâches ;

(2) et que tous les membres de l'équipage aient une bonne connaissance des lois, réglementations et procédures relatives à l'accomplissement de leurs tâches.

OPS 3.025 Langue commune

(a) L'exploitant doit s'assurer que tous les membres de l'équipage peuvent communiquer sans problèmes dans une même langue.

(b) L'exploitant doit s'assurer que tout le personnel d'exploitation peut comprendre la langue dans laquelle sont écrites les parties du manuel d'exploitation concernant ses tâches et ses responsabilités.

OPS 3.030 Listes minimales d'équipements - Responsabilités de l'exploitant

(a) L'exploitant doit établir, pour chaque hélicoptère une liste minimale d'équipements (L.M.E.), approuvée par l'Autorité. Celle-ci doit être basée sur, mais pas moins restrictive que, la liste minimale d'équipements de référence (L.M.E.R.) correspondante (si elle existe).

Les conditions d'établissement, ainsi que les procédures d'acceptation et d'approbations des L.ME.R. et des L.M.E. sont précisées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

(b) L'exploitant ne doit exploiter un hélicoptère qu'en conformité avec la L.M.E., sauf autorisation de l'Autorité. Une telle autorisation ne permettra en aucun cas une exploitation en dehors des restrictions de la L.M.E.R.

OPS 3.035 Système qualité

(Voir AMC OPS 3.035 et IEM OPS 3.035)

(a) L'exploitant doit établir un système qualité et nommer un responsable qualité afin de contrôler la conformité aux, et l'adéquation des, procédures requises pour assurer des méthodes d'exploitation sures et la navigabilité des hélicoptères. Ce contrôle doit comporter un système de retour de l'information au Dirigeant responsable (voir également le paragraphe OPS 3.175(h)) afin d'assurer la prise des mesures correctrices nécessaires.

(b) Le système qualité doit comporter un programme d'assurance qualité contenant les procédures conçues pour vérifier que toutes les opérations sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables.

(c) Le système qualité et le responsable qualité doivent être acceptables par l'Autorité.

(d) Le système qualité doit être décrit dans la documentation correspondante.

(e) Nonobstant les dispositions du sous-paragraphe (a) ci-dessus, l'Autorité peut accepter la nomination de deux responsables qualité, un pour les opérations et un pour l'entretien, à condition que l'exploitant ait désigné une unité de management de la qualité pour s'assurer que le système qualité s'applique uniformément à travers toute l'exploitation.

OPS 3.037 Programme de prévention des accidents et de sécurité des vols

(Voir IEM OPS 3.037)

L'exploitant doit établir un programme de prévention des accidents et de sécurité des vols, qui comprend :

(1) un système de recueil et d'analyse de comptes-rendus d'incidents,

(2) un programme pour assurer et maintenir la conscience du risque de toutes les personnes concernées par les opérations. Ce programme doit notamment assurer la diffusion interne des résultats des analyses effectuées par le système précédent qui doit être pris en compte par le système qualité.

OPS 3.040 Membres d'équipage supplémentaires

L'exploitant doit veiller à ce que les membres d'équipage autres que les membres de l'équipage de conduite ou de cabine requis, aient également été formés,

et soient aptes, à remplir les fonctions qui leur sont assignées.

OPS 3.045 Intentionnellement blanc

OPS 3.050 Informations relatives à la recherche et au sauvetage

L'exploitant doit veiller à ce que l'information essentielle, pertinente pour le vol considéré, concernant les services de recherche et de sauvetage soit facilement accessible au poste de pilotage.

OPS 3.055 Informations concernant le matériel de sécurité et de sauvetage embarqué

L'exploitant doit s'assurer que sont disponibles, pour communication immédiate aux centres de coordination des sauvetages, des listes comportant des renseignements sur le matériel de sécurité et de sauvetage à bord de tous ses hélicoptères. Ces informations doivent comporter, selon le cas, le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des équipements pyrotechniques, le détail des équipements médicaux d'urgence, les réserves d'eau, ainsi que le type et les fréquences du matériel radio portatif de secours.

OPS 3.060 Intentionnellement blanc

OPS 3.065 Transport des armes de guerre et des munitions de guerre

(Voir IEM OPS 3.065)

(a) L'exploitant ne doit transporter des armes de guerre et des munitions de guerre que s'il y a été autorisé par tous les Etats concernés.

(b) L'exploitant doit s'assurer que les armes et munitions de guerre sont :

(1) rangées dans l'hélicoptère en un endroit inaccessible aux passagers durant le vol ;

(2) et déchargées, dans le cas des armes à feu, sauf si, avant le début du vol, tous les Etats concernés ont donné leur approbation pour que lesdites armes de guerre et munitions de guerre puissent être transportées dans des circonstances totalement ou partiellement différentes de celles stipulées dans le présent sous-paragraphe.

(c) L'exploitant doit veiller à ce que soit signifié au commandant de bord, avant le début du vol, le détail et l'emplacement à bord de l'hélicoptère, de toutes armes de guerre et munitions de guerre devant être transportées.

OPS 3.070 Transport des armes et munitions de sport

(Voir IEM OPS 3.070)

(a) L'exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que toute arme de sport destinée à être transportée par air lui soit signalée.

(b) L'exploitant acceptant de transporter des armes de sport doit s'assurer que :

(1) elles sont arrimées dans l'hélicoptère dans un endroit inaccessible aux passagers durant le vol, à moins que l'Autorité n'ait considéré que cela était impossible et ait accepté que d'autres procédures soient appliquées ;

(2) et que dans le cas des armes à feu, ou de toute autre arme pouvant contenir des munitions, elles sont déchargées.

(c) Les munitions pour les armes de sport peuvent être transportées dans les bagages passagers enregistrés, sous réserve de certaines limitations, en conformité avec les Instructions techniques (voir OPS 3.1160(b)(5) tel que défini au paragraphe OPS 3.1150(a)(14)).

OPS 3.075 Mode de transport des personnes

(a) L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que nul ne se trouve dans quelque partie que ce soit d'un hélicoptère en vol, qui n'a pas été conçue pour recevoir des personnes, sauf au cas où le commandant a autorisé l'accès provisoire à une partie quelconque de l'hélicoptère :

(1) afin d'effectuer une action nécessaire à la sécurité de l'hélicoptère ou de toute personne, tout animal ou marchandises qui s'y trouvent ;

(2) ou dans laquelle sont transportés du fret ou des chargements, ladite partie étant conçue pour permettre à une personne d'y accéder pendant que l'hélicoptère est en vol.

OPS 3.080 Présentation de marchandises dangereuses pour le transport aérien

L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que nul ne présente ou n'accepte des marchandises dangereuses pour le transport aérien, à moins qu'il n'ait reçu une formation et que les marchandises soient correctement classifiées, documentées, homologuées, décrites, conditionnées, identifiées, étiquetées et prêtes au transport conformément aux Instructions Techniques.

OPS 3.085 Responsabilités de l'équipage

(a) Un membre d'équipage est responsable de l'exécution correcte de ses tâches :

(1) liées à la sécurité de l'hélicoptère et de ses occupants ;

(2) et spécifiées dans les instructions et procédures décrites dans le manuel d'exploitation.

(b) Un membre d'équipage doit :

(1) rendre compte au commandant de bord de tout incident qui a, ou aurait pu, mettre en cause la sécurité ; et

(2) faire usage du système de comptes rendus d'incidents de l'exploitant conformément au paragraphe OPS 3.420. Dans tous ces cas, une copie du (des) compte(s) rendu(s) doit être communiquée au commandant de bord concerné.

(c) Un membre de l'équipage ne doit pas exercer de fonctions sur un hélicoptère :

(1) lorsqu'il est sous l'effet de médicaments/drogues/alcool risquant d'affecter ses facultés au point de nuire à la sécurité ;

(2) s'il doute d'être en état d'accomplir les tâches qui lui sont assignées (notamment après une plongée profonde ou après un don du sang) ;

(3) ou s'il sait, ou pense, qu'il est fatigué ou s'il ne se sent pas en état au point que le vol puisse être mis en danger.

(d) Un membre d'équipage ne doit pas :

(1) consommer d'alcool moins de huit heures avant l'heure de présentation spécifiée pour le service de vol ou le début de la réserve ;

(2) (réservé) ;

(3) consommer de l'alcool pendant une période de service de vol ou lors d'une réserve.

(e) En application des articles L.422-2, L.422-3 et L.422-4 du code de l'aviation civile, le commandant de bord:

(1) est responsable pendant le temps de vol de l'utilisation en toute sécurité de l'hélicoptère et de la sécurité de ses occupants ;

(2) a autorité pour donner tous les ordres qu'il juge nécessaire pour assurer la sécurité de l'hélicoptère et des personnes ou biens transportés ;

(3) a autorité pour débarquer toute personne, ou toute partie du chargement, dont il estime qu'elle peut constituer un risque potentiel pour la sécurité ou la salubrité de l'hélicoptère ou de ses occupants ;

(4) ne doit pas permettre l'admission à bord de l'hélicoptère d'une personne qui paraît être sous l'influence de l'alcool ou de médicaments/drogues au point de risquer de compromettre la sécurité de l'hélicoptère ou de ses occupants ;

(5) a le droit de refuser de transporter des passagers non admissibles, des personnes expulsées ou des personnes en état d'arrestation si leur transport présente un risque quelconque pour la sécurité de l'hélicoptère ou de ses occupants ;

(6) doit s'assurer que les passagers sont informés sur l'emplacement des issues

de secours et l'emplacement et l'utilisation du matériel de sécurité et de secours pertinents ;

(7) doit s'assurer du respect, conformément au manuel d'exploitation, de toutes les procédures d'exploitation et listes de vérification ;

(8) ne doit pas autoriser un membre d'équipage à se livrer à une activité quelconque pendant le décollage, la montée initiale, l'approche finale et l'atterrissage, en dehors des tâches exigées pour assurer la sécurité de l'exploitation de l'hélicoptère ;

(9) ne doit pas permettre :

(i) la mise hors service, la coupure ou l'effacement pendant le vol, d'un enregistreur de paramètres, ni permettre l'effacement après le vol de données enregistrées dans le cas d'un accident ou incident objet d'un rapport obligatoire ;

(ii) la mise hors service ou la coupure d'un enregistreur de conversation pendant le vol, à moins qu'il n'estime que les données enregistrées, qui autrement seraient automatiquement effacées, devraient être préservées pour une enquête accident ou incident, ni que les données enregistrées soient effacées manuellement pendant ou après le vol dans le cas d'un accident ou d'un incident objet d'un rapport obligatoire ;

(10) doit décider ou non d'accepter un hélicoptère présentant des non-fonctionnements admis par la liste de déviations par rapport à la configuration de type (CDL) / liste minimale d'équipements (L.M.E.) ;

(11) doit s'assurer que la visite prévol a bien été effectuée.

(f) Le commandant de bord ou le pilote auquel a été déléguée la conduite du vol doit, dans une situation d'urgence exigeant une décision et une action immédiates, prendre toute action qu'il estime nécessaire dans ces circonstances. Dans de tels cas, il peut déroger aux règles, procédures et méthodes d'exploitation, dans l'intérêt de la sécurité.

OPS 3.090 Autorité du commandant de bord

L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que toutes les personnes se trouvant à bord de l'hélicoptère obéissent à tous les ordres donnés par le commandant de bord dans le but d'assurer la sécurité de l'hélicoptère et des personnes ou biens transportés conformément à la législation en vigueur.

OPS 3.095 Intentionnellement blanc

OPS 3.100 Accès au poste de pilotage

(a) L'exploitant doit veiller à ce qu'aucune personne, autre qu'un membre d'équipage de conduite affecté à un vol, ne soit admise ou transportée dans le poste de pilotage, si cette personne n'est pas :

(1) un membre d'équipage en service ;

(2) un représentant de l'Autorité responsable des certifications et agréments, des licences ou du contrôle, si cela est nécessaire à l'exécution de ses tâches officielles ;

(3) ou autorisée et transportée conformément aux instructions du manuel d'exploitation.

(b) Le commandant de bord doit s'assurer que :

(1) dans l'intérêt de la sécurité, l'admission au poste de pilotage n'entraîne pas de distraction ni ne nuit au déroulement du vol ;

(2) et toutes les personnes transportées dans le poste de pilotage sont familiarisées avec les procédures de sécurité applicables.

(c) La décision finale d'admission au poste

de pilotage doit être de la responsabilité du commandant de bord.

OPS 3.105 Transport non-autorisé

(a) L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer qu'aucune personne ne se dissimule, ni ne dissimule du fret, à bord d'un hélicoptère.

(b) Nul ne doit se dissimuler, ni dissimuler du fret, à bord d'un hélicoptère.

OPS 3.110 Appareils électroniques portatifs

L'exploitant ne doit permettre à personne d'utiliser, et doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que personne n'utilise, à bord d'un hélicoptère, un appareil électronique portatif susceptible de perturber le bon fonctionnement des systèmes et équipements de l'hélicoptère.

OPS 3.115 Alcool, médicaments et drogues

L'exploitant ne doit permettre à aucune personne de prendre place ou de se trouver à bord d'un hélicoptère, et il doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer qu'aucune personne ne prenne place ou se trouve à bord d'un hélicoptère, si cette personne se trouve sous l'influence de l'alcool, de médicaments ou de drogues au point de risquer de compromettre la sécurité de l'hélicoptère ou de ses occupants.

OPS 3.120 Mise en danger de la sécurité

(a) L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que nul n'agisse par imprudence ou négligence, ou ne reste passif :

(1) de sorte à mettre en danger l'hélicoptère ou les personnes qui s'y trouvent,

(2) de sorte à permettre ou provoquer la mise en danger de personnes ou de biens par l'hélicoptère.

OPS 3.125 Documents de bord

(a) L'exploitant doit s'assurer que les documents suivants, se trouvent à bord pendant chaque vol :

(1) le certificat d'immatriculation ;

(2) le certificat de navigabilité ;

(3) l'original ou une copie du certificat de limitation de nuisances (si nécessaire) ;

(4) l'original ou une copie du certificat de transporteur aérien ;

(5) la licence de station d'aéronefs ;

(6) et l'original ou une copie du certificat d'assurance responsabilité au tiers ;

(b) Chaque membre d'équipage de conduite doit, sur chaque vol, transporter une licence d'équipage de conduite, en cours de validité, avec les qualifications nécessaires au vol.

(c) Chaque membre d'équipage de cabine doit, sur chaque vol, transporter le certificat de sécurité-sauvetage, l'attestation d'aptitude physique et mentale du personnel navigant commercial et l'attestation d'aptitude professionnelle, en cours de validité.

OPS 3.130 Manuels à transporter

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) les parties à jour du manuel d'exploitation relatives aux tâches de l'équipage sont transportées sur chaque vol ;

(2) les parties du manuel d'exploitation nécessaires à la conduite d'un vol sont facilement accessibles à l'équipage à bord de l'hélicoptère ;

(3) et le manuel de vol hélicoptère à jour est transporté dans l'hélicoptère, à moins que l'Autorité ait reconnu que le manuel d'exploitation contient les informations pertinentes pour cet hélicoptère.

OPS 3.135 Informations supplémentaires et formulaires de bord

(a) L'exploitant doit veiller à ce qu'en plus des documents et manuels stipulés aux paragraphes OPS 3.125 et OPS 3.130, les

informations et formulaires suivants, relatifs au type et à la zone d'exploitation, se trouvent à bord lors de chaque vol :

(1) le plan de vol exploitation contenant au moins les informations stipulées au paragraphe OPS 3.1060 ;

(2) le compte-rendu matériel de l'hélicoptère contenant au moins les informations stipulées au paragraphe OPS 3.915(a) ;

(3) les données du plan de vol circulation aérienne déposé ;

(4) la documentation de briefing NOTAM/AIS appropriée ;

(5) les informations météorologiques appropriées ;

(6) la documentation de masse et centrage stipulée à la sous-partie J ;

(7) la notification des catégories spéciales de passagers tels que le personnel de sûreté, s'il n'est pas considéré comme faisant partie de l'équipage, les personnes handicapées, les passagers non admissibles, les personnes expulsées et les personnes en état d'arrestation ;

(8) la notification des chargements spéciaux, y compris les marchandises dangereuses, les renseignements écrits fournis au commandant de bord conformément aux exigences relatives au transport des marchandises dangereuses ;

(9) les cartes et fiches à jour, ainsi que les documents associés ;

(10) toute autre documentation qui peut être exigée par les Etats concernés par ce vol, tels que manifeste marchandises, manifeste passagers, etc. ;

(11) et les formulaires relatifs aux rapports exigés par l'Autorité et l'exploitant.

(b) L'Autorité peut accepter que les informations mentionnées au paragraphe (a) ci-dessus, ou une partie de celles-ci, soient présentées sous une forme autre qu'une impression sur papier. Ces informations doivent être accessibles, exploitables et fiables.

OPS 3.140 Informations conservées au sol

(a) L'exploitant doit s'assurer que:

(1) au moins pour la durée de chaque vol ou série de vols,

(i) l'information relative au vol et appropriée au type d'exploitation est conservée au sol ;

(ii) et l'information est conservée jusqu'à ce qu'elle ait été copiée à l'endroit dans lequel elle va être archivée en conformité avec le paragraphe OPS 3.1065 ;

(iii) ou, si cela n'est pas faisable, la même information est transportée dans un conteneur à l'épreuve du feu à bord de l'hélicoptère.

(b) L'information dont il est question au paragraphe (a) ci-dessus comprend :

(1) une copie du plan de vol exploitation, selon le cas ;

(2) copies des parties pertinentes du compte rendu matériel hélicoptère ;

(3) documentation NOTAM spécifique à la route lorsque spécifiquement éditée par l'exploitant ;

(4) documentation de masse et centrage lorsqu'exigée ;

(5) et notification de chargements spéciaux.

OPS 3.145 Pouvoir de contrôle

L'exploitant doit s'assurer que toute personne mandatée par l'Autorité peut, à tout moment, embarquer et voler dans tout hélicoptère exploité conformément au C.T.A. délivré par cette Autorité, et entrer et rester au poste de pilotage. Toutefois le commandant de bord peut refuser l'accès au poste si, selon lui, cela met en cause la sécurité de l'hélicoptère.

OPS 3.150 Remise des documents et enregistrements

(a) L'exploitant doit :

(1) donner à toute personne mandatée par l'Autorité accès à tous documents et enregistrements relatifs aux opérations de vol ou à l'entretien ;

(2) et présenter tous ces documents et enregistrements, lorsque cela lui est demandé par l'Autorité, dans une période de temps raisonnable.

(b) Le commandant de bord doit, dans un délai raisonnable après que la demande lui en a été faite par une personne mandatée par l'Autorité, présenter à cette personne les documents devant se trouver à bord.

OPS 3.155 Conservation des documents

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) tout document, original ou copie, qu'il est tenu de conserver est conservé pour la durée prévue même s'il cesse d'être l'exploitant de l'hélicoptère ;

(2) et lorsqu'un membre d'équipage, pour lequel l'exploitant a conservé un dossier conformément aux règles relatives à la durée du travail, devient membre d'équipage pour un autre exploitant, ce dossier est mis à la disposition du nouvel exploitant.

OPS 3.160 Conservation, remise et usage des enregistrements des enregistreurs de vol

(a) Conservation des enregistrements (voir IEM au paragraphe OPS 3.160(a))

(1) Après un accident, l'exploitant d'un hélicoptère à bord duquel se trouve un enregistreur de vol doit, dans la mesure du possible, préserver les enregistrements originaux relatifs à cet accident, tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur, pendant une période d'au moins 60 jours sauf indications contraires de l'autorité chargée de l'enquête.

(2) Tant que l'Autorité n'a pas donné son accord préalable, à la suite d'un incident relevant d'un compte-rendu obligatoire, l'exploitant d'un hélicoptère à bord duquel se trouve un enregistreur de vol doit, dans la mesure du possible, préserver les enregistrements originaux relatifs à cet incident, tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur, pendant une période d'au moins 60 jours sauf indications contraires de l'autorité chargée de l'enquête.

(3) Par ailleurs, lorsque l'Autorité l'ordonne, l'exploitant d'un hélicoptère à bord duquel se trouve un enregistreur de vol doit préserver l'enregistrement original pendant une période d'au moins 60 jours sauf indications contraires de l'autorité chargée de l'enquête.

(4) Lorsqu'un enregistreur de paramètres doit se trouver à bord d'un hélicoptère, l'exploitant de cet hélicoptère doit :

(i) sauvegarder les enregistrements pendant la durée d'exploitation spécifiée par les paragraphes OPS 3.715 et 3.720 sauf pour les besoins d'essai et d'entretien des enregistreurs de paramètres, auquel cas il sera possible d'effacer jusqu'à une heure des enregistrements les plus anciens au moment de l'essai ;

(ii) et garder un document donnant les informations nécessaires à l'extraction et à la conversion des données enregistrées en unités techniques.

(b) Remise des enregistrements. L'exploitant d'un hélicoptère sur lequel se trouve un enregistreur de vol doit, dans un délai raisonnable après que la demande lui en a été faite par l'Autorité, remettre tout enregistrement disponible ou ayant été préservé, fait sur un enregistreur de vol.

(c) Utilisation des enregistrements

(1) Les enregistrements obtenus avec l'enregistreur de conversations ne peuvent pas être utilisés à des fins autres que pour l'enquête consécutive à un accident ou à un incident relevant d'un compte-rendu obligatoire sauf

accord de tous les membres d'équipage concernés.

(2) Les enregistrements de l'enregistreur de paramètres ne peuvent pas être utilisés à des fins autres que pour l'enquête consécutive à un accident ou à un incident relevant d'un rapport obligatoire, sauf lorsque lesdits enregistrements sont :

(i) utilisés par l'exploitant uniquement pour des questions de navigabilité ou d'entretien ;

(ii) ou rendus anonymes ;

(iii) ou divulgués dans des conditions garantissant le secret.

OPS 3.165 Location

(voir IEM OPS 3.165)

(a) Terminologie réservé

(b) Location d'hélicoptères entre l'exploitant et un exploitant communautaire.

(1) Mise en location avec équipage complet.

L'exploitant fournissant un hélicoptère avec équipage complet à un autre exploitant communautaire, conservant toutes les fonctions et responsabilités prescrites dans la sous-partie C, doit rester l'exploitant de l'hélicoptère.

(2) Toutes locations, sauf mise en location avec équipage complet.

(i) Excepté le cas du paragraphe (b)(1) ci-dessus, l'exploitant utilisant un hélicoptère d'un autre exploitant communautaire, ou le lui fournissant, doit obtenir, préalablement à l'exploitation, l'approbation de l'Autorité. Toute condition partie de cette approbation doit être incluse dans le contrat de location.

(ii) Les éléments du contrat de location qui sont approuvés par l'Autorité - autres que les contrats de location dans lesquels un hélicoptère avec équipage complet est impliqué et aucun transfert de fonctions ni de responsabilités n'est prévu - doivent tous être considérés, en ce qui concerne l'hélicoptère loué, comme des modifications du C.T.A. en vertu duquel les vols seront exploités.

(c) Location d'hélicoptères entre l'exploitant et tout organisme autre qu'un exploitant communautaire.

(1) Prise en location avec inscription sur le C.T.A. du preneur

(i) l'exploitant ne doit pas prendre en location un hélicoptère d'un organisme autre qu'un exploitant communautaire et l'inscrire sur son C.T.A., sans l'approbation de l'Autorité. Toute condition faisant partie de cette approbation doit être incluse dans le contrat de location.

(ii) L'exploitant doit s'assurer que, en ce qui concerne les hélicoptères pris en location et inscrits sur son C.T.A., toute différence avec les exigences relatives à l'équipement de l'hélicoptère sont notifiées à, et acceptées par l'Autorité.

(2) Prise en location d'un hélicoptère exploité sur le C.T.A. du donneur

(i) L'exploitant ne doit pas prendre en location un hélicoptère d'un organisme autre qu'un exploitant communautaire, sur le C.T.A. duquel l'hélicoptère reste inscrit, sans l'approbation de l'Autorité.

(ii) L'exploitant doit s'assurer que, en ce qui concerne les hélicoptères restant inscrits sur le C.T.A. du donneur,

(A) les normes de sécurité du donneur relatives à l'entretien et à l'exploitation sont équivalentes aux dispositions du présent arrêté ;

(B) et le donneur est un exploitant détenant un C.T.A. délivré par un Etat signataire de la Convention de Chicago ;

(C) l'hélicoptère possède un certificat de navigabilité conforme au paragraphe OPS 3.180(a)(1) ;

(D) et toute exigence rendue applicable par l'Autorité est respectée.

(3) Mise en location d'un hélicoptère inscrit sur le C.T.A. du preneur

(i) L'exploitant peut donner en location un hélicoptère pour du transport aérien public à tout exploitant d'un Etat signataire de la Convention de Chicago sur le C.T.A. duquel l'hélicoptère est inscrit à condition que les conditions suivantes soient remplies :

(A) l'Autorité a dispensé l'exploitant des exigences pertinentes du présent arrêté et, après que l'autorité réglementaire étrangère a accepté, par écrit, d'être responsable de la surveillance de l'entretien et de l'exploitation de l'hélicoptère, a retiré ledit hélicoptère de son C.T.A. ;

(B) et l'hélicoptère est entretenu conformément à un programme d'entretien approuvé par l'Autorité.

(4) Mise en location avec équipage complet

L'exploitant qui met en location un hélicoptère avec équipage complet auprès d'un autre organisme, conservant toutes les fonctions et responsabilités prescrites à la sous-partie C, doit rester l'exploitant de l'hélicoptère.

OPS 3.170 Intentionnellement blanc

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(c) – Limitations manuel de vol hélicoptère

(a) Pour les hélicoptères certifiés en Catégorie A, un vol momentané à travers le domaine hauteur vitesse (HV) est autorisé pendant les phases de décollage et d'atterrissage depuis ou vers une héli-plateforme ou un héliport en terrasse, lorsque l'hélicoptère est exploité conformément aux exigences suivantes :

(1) paragraphe OPS 3.517 ;

(2) sous paragraphe (c)(2)(i) de l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(d) ;

(3) ou appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(e).

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(d) - Service médical d'urgence par hélicoptère

(a) Terminologie aux fins de la présente appendice

(1) D: Longueur hors tout de l'hélicoptère.

(2) Personnel des services de secours au sol. Tout personnel des services de secours au sol (tels que policiers, pompiers, etc.) impliqué dans le S.M.U.H. et dont les tâches sont, de quelque manière que ce soit, en rapport avec les opérations en hélicoptère.

(3) Base opérationnelle S.M.U.H. Héliport S.M.U.H. sur lequel les membres d'équipage et l'hélicoptère S.M.U.H. peuvent être mis en alerte pour des opérations S.M.U.H.

(4) Site d'exploitation S.M.U.H. Site sélectionné par le commandant de bord lors d'un vol S.M.U.H. pour un atterrissage, un décollage ou un hélitreuillage (H.H.O.). (Voir ACJ à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(d), sous paragraphe 7).

(5) Passager médical. Un personnel de santé transporté dans un hélicoptère durant un vol S.M.U.H., comprenant, mais sans s'y limiter, les médecins, infirmiers et le personnel paramédical. Ce passager doit recevoir une information comme spécifié au

paragraphe (e)(3) ci-dessous.

(b) Manuel d'exploitation. Un exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation comporte un supplément spécifiant les considérations opérationnelles spécifiques aux opérations S.M.U.H. Les extraits pertinents du manuel d'exploitation doivent être mis à la disposition de l'organisme pour lequel le S.M.U.H. est assuré. (Voir ACJ à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(d), sous paragraphe (b)).

(c) Exigences opérationnelles

(1) Les opérations en classe de performances 3 sont interdites au-dessus d'un environnement hostile.

(2) Exigences en matière de performances

(i) Décollage et atterrissage - Hélicoptères de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 5700 kg.

(A) Les hélicoptères effectuant des vols depuis ou vers un héliport situé dans un hôpital qui nécessite de voler au-dessus d'un environnement hostile doivent être utilisés en conformité avec la sous-partie G (classe de performances 1). Cependant, les hélicoptères ayant reçu un certificat de navigabilité individuel avant le 1er janvier 2000 peuvent être utilisés en conformité avec la sous partie H (classe de performances 2) et sont exemptés du respect des dispositions suivantes :

(A1) l'exigence du paragraphe OPS 3.520(a)(2) ;

(A2) et l'exigence du paragraphe OPS 3.535(a)(2),

jusqu'au 31 décembre 2004, à condition que l'exploitant ait reçu une approbation correspondante de l'Autorité (voir appendice 1 au paragraphe OPS 3.517(a), sous-paragraphes (a)(2)(ii) et (v) et (b)(2) et (b)(5).

(B) Les hélicoptères effectuant un vol de ou vers un site d'exploitation S.M.U.H. situé dans un environnement hostile devraient autant que possible être utilisés en conformité avec la sous-partie G (classe de performances 1). Le commandant de bord doit faire tous les efforts raisonnables pour minimiser la période durant laquelle il y aurait danger pour les occupants de l'aéronef et les personnes au sol en cas de panne moteur. (Voir ACJ à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(d), sous paragraphe (c)(2)(i)(B)).

(C) Le site d'exploitation S.M.U.H. doit avoir des dimensions suffisantes pour fournir une marge adéquate vis à vis de tous les obstacles. Pour les opérations de nuit, le site doit être éclairé (depuis le sol ou depuis l'hélicoptère) pour permettre l'identification du site et de tous les obstacles (Voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(d), sous-paragraphe (c)(2)(i)(C))

(D) Des consignes sur les procédures de décollage et d'atterrissage sur les sites d'exploitation S.M.U.H. non inspectés préalablement devront être contenues dans le manuel d'exploitation.

(ii) Décollage et atterrissage - Hélicoptères de masse maximale au décollage supérieure à 5700 kg.

Les hélicoptères effectuant un vol S.M.U.H. doivent être utilisés en classe de performances 1.

(3) Equipage- Nonobstant les exigences de la réglementation relative à l'équipage de conduite, ce qui suit s'applique aux opérations S.M.U.H. :

(i) Sélection. Le manuel d'exploitation doit contenir les critères spécifiques pour la sélection des membres de l'équipage de conduite pour les tâches S.M.U.H., en prenant en compte l'expérience préalable.

(ii) Expérience. Le niveau d'expérience minimale pour les commandants de bord effectuant des vols S.M.U.H. ne doit pas être inférieur à:

(A)

(A1) 1000 heures en tant que pilote commandant de bord d'aéronef dont 500 heures en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptères, ou

(A2) 1000 heures en tant que pilote lors de vols S.M.U.H. dont 500 heures en tant que pilote commandant de bord sous supervision et 100 heures en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptères.

(B) 500 heures d'expérience opérationnelle sur hélicoptère obtenue dans un environnement opérationnel similaire à celui des opérations envisagées (voir AMC à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(d), sous-paragraphe (c)(3)(ii)(B)) ;

(C) 20 heures de vol de nuit en condition VMC en tant que commandant de bord, pour les pilotes engagés dans des opérations S.M.U.H. de nuit.

(D) Accomplissement avec succès de l'entraînement prévu au paragraphe (e) de cette appendice.

(iii) Expérience récente.

Tous les pilotes menant des opérations S.M.U.H. doivent avoir effectué, dans les 6 mois précédents, un minimum de 30 minutes de vol avec pour seule référence les instruments, sur hélicoptère ou un dispositif d'entraînement synthétique approuvé pour ce type de vol (STD). (Voir l'ACJ à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(d) sous paragraphe (c)(3)(iii).).

(iv) Composition de l'équipage pour les vols S.M.U.H. basiques.

L'équipage minimum doit être conforme aux exigences de la réglementation relative à l'équipage de conduite.

(v) Composition de l'équipage pour les vols S.M.U.H. spéciaux

(A) Vol de jour. L'équipage minimum de jour doit être composé de deux pilotes. Il peut être réduit à un pilote seul uniquement dans des circonstances exceptionnelles (voir AMC à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(d), sous-paragraphe (c)(3)(v)(A).

(B) Vol de nuit. L'équipage minimum de nuit doit être composé de deux pilotes.

(4) Minimums opérationnels S.M.U.H.

(i) Minimums pour les vols IFR :

Les minimums spécifiés en sous-partie E s'appliquent.

(ii) Minimums pour les vols VFR :

(A) Vols S.M.U.H. basique en VFR :

Les minimums spécifiés en sous-partie E s'appliquent.

(B) Vols S.M.U.H. spéciaux en VFR en Classes de performances 1 et 2 :

Les minimums météorologiques pour le déclenchement et la phase en route d'un vol S.M.U.H. sont indiqués dans le tableau suivant. Dans le cas où pendant la phase en route les conditions météorologiques tombent sous les minimums de plafond ou de visibilité indiqués, les hélicoptères uniquement capables de voler en condition VMC doivent abandonner le vol ou retourner à la base. Les hélicoptères équipés et certifiés pour le vol en conditions IMC peuvent abandonner le vol, retourner à la base ou le transformer, à tous égards, en un vol IFR, pourvu que l'équipage soit convenablement qualifié.

Tableau 1 - Minimums opérationnels S.M.U.H.

2 PILOTES		1 PILOTE	
JOUR			
Plafond	Visibilité	Plafond	Visibilité
500 ft et au-dessus	(Voir MIN 3.465)	500 ft et au-dessus	(Voir MIN 3.465)
499-400 ft	1000 m(1)	499-400 ft	2000 m
399-300 ft	2000 m	399-300 ft	3000 m
NUIT			
Plafond	Visibilité	Plafond	Visibilité
1500 ft (Note 2)	2500 m	1200 ft (Note 2)	3000 m

Note 1 : La visibilité peut être réduite à 800 m pendant de courts instants, lorsque le sol est en vue, et que l'hélicoptère est manœuvré à une vitesse permettant d'observer les obstacles suffisamment tôt pour éviter la collision. (Voir ACJ au paragraphe OPS 3.465)

Note 2 : Le plafond peut être réduit à 1000 ft pour de courts instants.

(C) Vols S.M.U.H. spéciaux en VFR en Classe de performances 3 :

Les minimums météorologiques pour le déclenchement et la phase en route d'un vol S.M.U.H. sont un plafond de 600 ft et une visibilité de 1 500 m. La visibilité peut être réduite à 800 m pendant de courts instants, lorsque le sol est en vue, et que l'hélicoptère est manœuvré à une vitesse permettant d'observer les obstacles suffisamment tôt pour éviter une collision. (Voir ACJ au paragraphe OPS 3.465.)

(d) Exigences additionnelles.

(1) Equipement médical de l'hélicoptère.

(i) L'installation de tout équipement médical spécifique de l'hélicoptère et, lorsqu'approprié, son utilisation y compris toute modification ultérieure, doivent être approuvées.

(ii) L'entreprise de transport aérien doit s'assurer que des procédures ont été établies pour l'utilisation à bord des équipements portables.

(2) Equipement de l'hélicoptère

(i) Les hélicoptères effectuant des vols S.M.U.H. doivent être pourvus :

(A) d'un radio altimètre muni d'une alarme sonore et visuelle ;

(B) d'un équipement de navigation fournissant la position instantanée par lecture directe. Pour les vols S.M.U.H. basiques de nuit, la manipulation et la lecture des informations issues de cet équipement doit pouvoir être effectuée par le pilote sans écart important de son champ de vision par rapport à l'axe de l'hélicoptère ;

(C) à partir du 1er janvier 2005, pour les vols S.M.U.H. basiques de nuit, d'un système d'augmentation de stabilité agissant sur les trois axes de tangage, roulis et lacet, ou d'un pilote automatique ;

(ii) Les hélicoptères effectuant des vols S.M.U.H. doivent être pourvus d'un équipement de communication, en plus de celui requis par l'OPS 3 à la sous-partie L, capable d'assurer une communication bilatérale avec l'organisation pour laquelle le S.M.U.H est fourni, et, si possible, de communiquer avec les personnels des services de secours au sol. Un tel équipement additionnel doit être agréé par les services de certification.

(3) Installations à la base opérationnelle S.M.U.H.

(i) Si on demande à des membres d'équipage d'être en réserve avec un temps de réaction inférieur à 45 minutes, des installations spécifiques convenables doivent être mises à leur disposition à proximité de chaque base opérationnelle.

(ii) Sur chaque base opérationnelle les pilotes doivent disposer d'installations permettant d'obtenir les informations météorologiques actuelles et prévisionnelles, et doivent disposer de communications satisfaisantes avec le service approprié de la circulation aérienne. Des installations satisfaisantes doivent être disponibles pour la planification de toutes les tâches.

(4) Avitaillement avec passagers à bord. Lorsque le commandant de bord estime que l'avitaillement avec passagers à bord est nécessaire, il peut être effectué, rotors arrêtés ou non, à condition que les exigences suivantes soient respectées :

(i) portes côté avitaillement de l'hélicoptère maintenues fermées ;

(ii) portes opposées au côté avitaillement maintenues ouvertes si le temps le permet ;

(iii) des équipements de lutte contre l'incendie correctement dimensionnés doivent être mis en place afin d'être immédiatement disponible en cas d'incendie ;

(iv) et un personnel suffisant doit être immédiatement disponible pour dégager les patients de l'hélicoptère en cas d'incendie.

(e) Entraînement et contrôle

(1) Membres de l'équipage de conduite

(i) A l'entraînement prévu par la réglementation relative à l'équipage de conduite s'ajoutent les éléments suivants :

(A) formation météorologique en insistant sur la compréhension et l'interprétation de l'information météorologique disponible ;

(B) préparation de l'équipement médical spécifique et de l'hélicoptère pour les départs S.M.U.H. ultérieurs ;

(C) entraînement aux départs S.M.U.H. ;

(D) sélection en vol des sites d'exploitation S.M.U.H. ;

(E) et conséquences médicales sur un patient pouvant résulter du transport par air.

(ii) Aux contrôles prévus par la réglementation relative à l'équipage de conduite s'ajoutent les éléments suivants :

(A) contrôles hors-ligne jour et/ou nuit, selon le cas, y compris les profils de vol, d'atterrissage et de décollage susceptibles d'être utilisés sur des sites d'exploitation S.M.U.H.

(B) contrôles en ligne avec une attention particulière à ce qui suit (voir IEM à l'Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(d), sous-paragraphe (e)(1)(ii)(B)) ;

(B1) conditions météorologiques locales ;

(B2) préparation d'un vol S.M.U.H. ;

(B3) départs S.M.U.H. ;

(B4) sélection en vol des sites d'exploitation S.M.U.H. ;

(B5) vol à basse altitude par mauvais temps ;

(B6) et familiarisation avec les sites d'exploitation S.M.U.H. établis dans le registre de zone locale de l'exploitant.

(2) Passagers médicaux - Avant tout vol, ou série de vols, S.M.U.H., les passagers médicaux doivent être instruits sur ce qui suit :

(i) familiarisation avec le(s) type(s) d'hélicoptère utilisé(s) ;

(ii) embarquement et débarquement, en conditions normales et d'urgence, de soi et des patients ;

(iii) utilisation de l'équipement médical spécifique de bord pertinent ;

(iv) nécessité de l'accord préalable du commandant de bord avant d'utiliser un équipement spécialisé ;

(v) méthode de supervision des autres personnels médicaux ;

(vi) utilisation des systèmes d'interphone de l'hélicoptère ;

(vii) et emplacement et utilisation des extincteurs de bord.

(3) Personnel des services de secours au sol - L'entreprise de transport aérien doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que le personnel des services de secours au sol est familiarisé avec ce qui suit (voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(d), sous-paragraphe (e)(4)) :

(i) procédures de communication bilatérale avec les hélicoptères ;

(ii) sélection de sites d'exploitation S.M.U.H. convenables pour les vols S.M.U.H. ;

(iii) zones de danger physique autour de l'hélicoptère ;

(iv) contrôle de la foule en ce qui concerne les opérations hélicoptère ;

(v) et évacuation des occupants de l'hélicoptère suite à un accident d'hélicoptère sur le site même.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(e) - Exploitation d'hélicoptères au dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée

(Voir ACJ à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(e))

(a) Approbation - L'exploitant qui souhaite effectuer des opérations conformément à cet appendice doit avoir l'autorisation préalable de l'Autorité et de l'Autorité de l'Etat dans lequel il a l'intention d'effectuer de telles opérations. Cette autorisation doit spécifier :

(1) le type d'hélicoptère ;

(2) le type d'opération.

(b) Application - Cet appendice est applicable aux hélicoptères à turbine exploités au dessus d'un environnement hostile hors zone habitée lorsque :

(1) soit il a été prouvé que les limitations de l'hélicoptère, ou autres considérations justifiables, empêchent l'utilisation des critères de performances appropriés ;

(2) soit le temps de survol de zones hostiles hors zones habitées est limité, comme spécifié par les sous-paragraphes (c) et (d) ci-après. Ce dernier cas est limité au 31 décembre 2009 (voir ACJ à l'appendice 1 à l'OPS 3.005(e) paragraphe (b)(2)).

Les dispositions particulières des paragraphes (c) à (f) suivantes remplacent les dispositions générales de la présente annexe.

(c) Allégement pour la classe de performances 2.

Les hélicoptères exploités en classe de performances 2 et dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (cmasp / MAPSC) est inférieure ou égale à 9 sont exemptés du respects des exigences des paragraphes OPS 3.520(a)(2) et OPS 3.535(a)(2) :

(1) lorsqu'il ait été montré que les limitations de l'hélicoptère, ou autres considérations justifiables, empêchent l'utilisation des critères de performances appropriés ;

(2) ou lorsque le décollage ou l'atterrissage a lieu dans une zone hostile hors zone habitée où aucune limitation de l'hélicoptère n'empêche l'utilisation des critères de performances appropriés, à condition que l'exploitant se conforme aux sous-paragraphes (a)(2) (ii), (iv) et (v) de l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.517(a).

(d) Allégement pour la classe de performances 3.

Les hélicoptères exploités en classe de performances 3 et dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (cmasp / MAPSC) est inférieure ou égale à 6 sont exemptés du respects des exigences du paragraphe OPS 3.240(a)(5) :

(1) lorsqu'il a été montré que les limitations de l'hélicoptère, ou autres considérations justifiables, empêchent l'utilisation des critères de performances appropriés, à condition que l'exploitant se conforme aux sous-paragraphes (a)(2)(ii) et (v) de l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.517(a) ;

(2) ou lorsque le temps cumulé de survol de zones hostiles hors zones habitées est inférieur à la moitié de la durée totale du vol, par périodes ne dépassant pas 5 minutes consécutives, à condition que l'exploitant se conforme aux sous-paragraphes (a)(2)(i), (ii), (iii), (iv) et (v) de l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.517(a).

(e) Exploitation. Les procédures spécifiques à suivre en cas de panne de groupe moto-propulseur au cours du décollage ou de l'atterrissage doivent être décrites dans le manuel d'exploitation.

(f) Oxygène de subsistance pour les hélicoptères non pressurisés. L'exploitation d'hélicoptères non pressurisés peut être effectuée à des altitudes supérieures à 10.000 ft sans système à bord pouvant stocker et dispenser l'oxygène de subsistance requis, à condition que l'altitude cabine n'excède pas 10.000 ft pendant une période supérieure à 30 minutes et n'excède jamais 13.000 ft.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(f) - Exploitation de petits hélicoptères (VFR de jour uniquement)

(a) Terminologie - Réservé

(b) Approbation - L'exploitant qui souhaite effectuer des opérations conformément à cet appendice doit avoir l'autorisation préalable de l'Autorité. Cette autorisation doit spécifier:

(1) le type d'hélicoptère ;

(2) le type d'opération ;

(3) et la limite géographique des vols de proximité.

Les dispositions particulières des paragraphes (c) et (d) suivantes remplacent les dispositions générales de la présente annexe.

(c) Interdiction. Les activités suivantes sont interdites:

(1) Transport d'armes de guerre et de munitions de guerre - Paragraphe OPS 3.065.

(2) Transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts - Paragraphe OPS 3.265.

(3) Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord, ou débarquant - Paragraphe OPS 3.305.

(4) Fumer à bord - Paragraphe OPS 3.335.

(d) Allégement

(1) Accès au poste de pilotage

Le paragraphe OPS 3.100 est ainsi rédigé :

(i) L'exploitant doit établir des règles quant au transport éventuel de passagers dans un siège pilote,

(ii) Le commandant de bord doit s'assurer que:

(A) l'admission au poste de pilotage n'entraîne pas de distraction ni ne nuit au déroulement du vol ;

(B) et toutes les personnes transportées dans le poste de pilotage sont familiarisés avec les restrictions et les procédures de sécurité applicables.

(2) Information supplémentaires et formulaires à emporter

(i) Pour les vols de proximité, les documents suivants n'ont pas besoin d'être emmenés:

(A) Le plan de vol exploitation – Paragraphe OPS 3.135(a)(1) (Voir 10 (i) (A) ci après)

(B) Pour les vols de proximité circulaires exclusivement, le compte-rendu matériel de l'hélicoptère - paragraphe OPS 3.135(a)(2)

(C) La documentation de briefing NOTAM/AIS - Paragraphe OPS 3.135(a)(4)

(D) Informations météorologiques –Paragraphe OPS 3.135(a)(5)

(E) La notification des catégories spéciales de passagers - Paragraphe OPS 3.135(a)(7)

(F) La notification des chargements spéciaux - Paragraphe OPS 3.135(a)(8).

(ii) Pour les autres vols, les documents suivants peuvent ne pas être à bord :

(A) Plan de vol exploitation –Paragraphe OPS 3.135 (a)(1). Le plan de vol peut avoir une forme simplifiée, acceptable par l'Autorité, selon le type d'exploitation (Voir 10 (ii) (A) ci après)

(B) La notification des catégories spéciales de passagers - Paragraphe OPS 3.135(a)(7). La notification des catégories spéciales de passagers n'est pas exigée

(3) Informations conservées au sol - Paragraphe OPS 3.140.

L'information n'a pas besoin d'être conservée au sol si d'autres méthodes d'archivage sont employées.

(4) Réservé

(5) Utilisation des services de la navigation aérienne

Le paragraphe OPS 3.215 n'est pas applicable sauf exigences contraires de la navigation aérienne et dans la mesure où les procédures concernant la recherche et sauvetage sont acceptables par l'Autorité.

(6) Utilisation d'un héliport par l'exploitant - Paragraphe OPS 3.220

L'exploitant doit établir une procédure pour qualifier les commandants de bord à la sélection des héliports appropriés au type d'hélicoptère et au type d'opération.

(7) Politique carburant - Paragraphe OPS 3.255

Les sous-paragraphes (b) à (d) peuvent ne pas être applicables dans la mesure où la politique de planification du carburant du paragraphe OPS 3.255(a) assure qu'à la fin du vol, ou de la série de vols, la quantité de carburant restant à bord ne sera pas inférieure à une quantité de carburant suffisante pour voler pendant 30 minutes à la vitesse normale de croisière. Cette durée peut être réduite à 20 minutes lorsque l'évolution a lieu dans une zone offrant des aires d'atterrissage réparties régulièrement le long de la trajectoire et permettant un atterrissage de précaution). La réserve finale de carburant doit être spécifiée dans le manuel d'exploitation pour être conforme au paragraphe OPS 3.375(c).

(8) Attribution des sièges aux passagers - Paragraphe OPS 3.280.

Il n'est pas nécessaire d'établir de

procédures.

Note: le paragraphe OPS 3.260 reste applicable.

(9) Information des passagers - Paragraphe OPS 3.285

Le paragraphe (a)(1) est ainsi rédigé :

A moins que cela mette en danger la sécurité, les passagers sont informés verbalement des dispositions relatives à la sécurité. Ces informations peuvent être, en partie ou entièrement, données par une présentation audiovisuelle. L'usage de matériel électronique est soumis à un accord préalable de l'Autorité.

(10) Préparation du vol - Paragraphe OPS 3.290.

(i) Pour les vols de proximité

(A) Le plan de vol exploitation n'est pas nécessaire - Paragraphe OPS 3.290(a).

(ii) Pour les vols autres que les vols de proximité

(A) Le plan de vol exploitation peut être préparé sous une forme simplifiée, selon le type d'exploitation - Paragraphe OPS 3.290(a).

(11) Réservé

(12) Utilisation de l'oxygène de subsistance -Paragraphe OPS 3.385.

Sous la condition d'une approbation préalable de l'Autorité, des excursions de courtes durées entre 10000ft et 16000ft peuvent être entreprises sans utiliser d'oxygène de subsistance, en accord avec les procédures du manuel d'exploitation. Dans de telles circonstances, l'exploitant doit s'assurer que les passagers sont informés avant le départ qu'il ne leur sera pas fourni d'oxygène de subsistance.

(13) Stockage des bagages et du fret - Appendice 1 au paragraphe OPS 3.270

Il n'est pas nécessaire d'établir de procédure. Le stockage doit être adapté au type d'exploitation de l'hélicoptère.

(14) Gestion du carburant en vol

L'appendice 1 au paragraphe OPS 3.375 n'est pas applicable

(15) Introduction générale Instruments et équipements - Paragraphe OPS 3.630

Des équipements qui ne satisfont pas aux standards JTSO mais à la définition de type peuvent être acceptés par l'Autorité.

(16) Oxygène de subsistance-hélicoptères non pressurisés - Paragraphe OPS 3.775

Sous la condition d'une approbation préalable de l'Autorité, des excursions de courtes durées entre 10000ft et 16000ft peuvent être entreprises sans utiliser d'oxygène de subsistance, en accord avec les procédures du manuel d'exploitation.

(17) Oxygène de subsistance pour les hélicoptères non pressurisés

L'appendice 1 au paragraphe OPS 3.775 n'est pas applicable conformément aux (12) et (16).

(18) Réservé

(19) Réservé

(20) Plan de vol exploitation - Paragraphe OPS 3.1060

Voir (2)(i)(A) et (2)(ii)(A) ci-dessus.

(21) Exigences en matière de sûreté

Le paragraphe OPS 3.1235 n'est pas applicable sauf si le programme national de sûreté l'exige.

(22) Programmes de formation - Paragraphe OPS 3.1240

Les programmes de formation doivent être adaptés aux types d'exploitation effectués. Un programme d'auto-formation peut être accepté par l'Autorité.

(23) Liste de vérification de la

procédure de fouille de l'hélicoptère - Paragraphe OPS 3.1250.

Aucune liste de vérification n'est requise.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(g) - Vols de proximité (VFR de jour uniquement)

(a) Approbation - L'exploitant qui souhaite effectuer des opérations conformément à cet appendice doit avoir l'autorisation préalable de l'Autorité. Cette autorisation doit spécifier :

(1) le type d'hélicoptère ;

(2) le type d'opération ;

(3) Les limitations géographiques des vols de proximité.

Les dispositions particulières des paragraphes (b) à (f) suivantes remplacent les dispositions générales de la présente annexe.

(b) Interdiction - les activités suivantes sont interdites :

(1) Transport des armes de guerre et des munitions de guerre. - Paragraphe OPS 3.065

(2) Transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts - Paragraphe OPS 3.265

(3) Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord, ou débarquant - Paragraphe OPS 3.305

(4) Fumer à bord - OPS 3.335.

(c) Allégement

:(1) Informations supplémentaires et formulaires de bord

Les documents suivants peuvent ne pas être à bord :

(i) La documentation de briefing NOTAM/AIS - Paragraphe OPS 3.135(a)(4)

(ii) Informations météorologiques –Paragraphe OPS 3.135(a)(5)

(iii) La notification des catégories spéciales de passagers - Paragraphe OPS 3.135(a)(7)

(iv) La notification des chargements spéciaux – Paragraphe OPS 3.135(a)(8). (ii)

(2) Informations conservées au sol - paragraphe OPS 3.140

L'information n'a pas besoin d'être conservée au sol si d'autres méthodes d'archivage sont employées.

(3) Réservé

(4) Utilisation des services de la navigation aérienne

Le paragraphe OPS 3.215 n'est pas applicable sauf exigences contraires de la navigation aérienne et dans la mesure où les procédures concernant la recherche et sauvetage sont acceptables par l'Autorité.

(5) Utilisation d'un héliport par l'exploitant - Paragraphe OPS 3.220

L'exploitant doit établir une procédure pour qualifier les commandants de bord à la sélection des héliports appropriées au type d'hélicoptère et au type d'opération.

(6) Politique carburant - Paragraphe OPS 3.255

Les sous-paragraphes (b) à (d) peuvent ne pas être applicables dans la mesure où la politique de planification du carburant du paragraphe OPS 3.255(a) assure qu'à la fin du vol, ou de la série de vols, la quantité de carburant restant à bord ne sera pas inférieure à une quantité de carburant suffisante pour voler pendant 30 minutes à la vitesse normale de croisière. Cette durée peut être réduite à 20 minutes lorsque l'évolution a lieu dans une zone offrant des aires d'atterrissage réparties régulièrement le long de la trajectoire et permettant un atterrissage de précaution). La réserve finale de carburant doit être spécifiée dans le manuel d'exploitation pour être conforme au paragraphe OPS 3.375(c).

(7) Préparation du vol - paragraphe

OPS 3.290.

Le plan de vol exploitation peut être préparé sous une forme simplifiée, selon le type d'exploitation - Paragraphe OPS 3.290(a).

(8) Réservé

(9) Utilisation de l'oxygène de subsistance - Paragraphe OPS 3.385.

Sous la condition d'une approbation préalable de l'Autorité, des excursions de courtes durées entre 10000ft et 16000ft peuvent être entreprises sans utiliser d'oxygène de subsistance, en accord avec les procédures du manuel d'exploitation. Dans de telles circonstances, l'exploitant doit s'assurer que les passagers sont informés avant le départ qu'il ne leur sera pas fourni d'oxygène de subsistance.

(10) Gestion du carburant en vol

L'appendice 1 au paragraphe OPS 3.375 n'est pas applicable.

(11) Introduction générale Instruments et équipements - Paragraphe OPS 3.630

Des équipements qui ne satisfont pas aux standards JTSO mais à la définition de type peuvent être acceptés par l'Autorité.

(12) Oxygène de subsistance - hélicoptères non pressurisés - Paragraphe OPS 3.775.

Sous la condition d'une approbation préalable de l'Autorité, des excursions de courtes durées entre 10000ft et 16000ft peuvent être entreprises sans utiliser d'oxygène de subsistance, en accord avec les procédures du manuel d'exploitation

(13) Oxygène de subsistance pour les hélicoptères non pressurisés

L'appendice 1 au paragraphe OPS 3.775 n'est pas applicable conformément aux (12) & (16).

(14) Plan de vol exploitation - Paragraphe OPS 3.1060. Voir (c)(1)(i) ci-dessus.

(15) Exigences en matière de sûreté

Le paragraphe OPS 3.1235 n'est pas applicable sauf si le programme national de sûreté l'exige.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(h) – Hélitreuillage (H.H.O.)

(a) Terminologie

(1) Réservé

(2) Treuilliste. Personne dont une ou plusieurs tâches sont relatives au treuillage.

(3) Vol H.H.O. en mer. Vol H.H.O. vers ou depuis un navire ou une plate-forme en mer.

(4) Cycle de treuillage. Dans le cadre de la définition des qualifications de l'équipage dans cet appendice, le cycle de treuillage comprend une descente et une montée du crochet du treuil.

(5) Site H.H.O. Une aire spécifiée où un hélicoptère fait un transfert par treuil.

(6) Passager H.H.O.. Une personne qui va être transportée au moyen d'un treuil.

(b) Manuel d'exploitation. Un exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation inclut un supplément contenant les informations spécifiques aux vols H.H.O.. Cela comprend en particulier:

(1) Les critères de performance

(2) Si nécessaire, les conditions sous lesquelles un transfert H.H.O. en mer peut être entrepris, incluant les limitations relatives aux mouvements du navire, à la vitesse du vent et à l'état de la mer.

(3) Les limitations météorologiques pour les opérations H.H.O..

(4) Les critères de détermination de la taille minimum d'un site H.H.O. approprié.

(5) Les procédures de détermination de l'équipage minimum.

(6) La méthode suivant laquelle les treuillistes enregistrent les cycles de treuillage.

Si nécessaire, les extraits pertinents du supplément au manuel d'exploitation doivent être mis à la disposition de l'organisation pour laquelle l'hélitreuillage est effectué.

(c) Maintenance des équipements H.H.O.. Des instructions de maintenance pour les systèmes H.H.O. doivent être établies par l'exploitant en liaison avec le constructeur, être incluses dans le programme de maintenance décrit dans le paragraphe OPS 3.910 et être approuvées par l'Autorité.

(d) Exigences opérationnelles

(1) L'hélicoptère. Durant un vol H.H.O., l'hélicoptère doit être capable de faire face à une panne de groupe motopropulseur critique, les moteurs restants étant au niveau de puissance approprié, sans risque pour les personnes ou/et fret suspendues, les tiers ou la propriété d'autrui (A l'exception des vols H.H.O. en S.M.U.H. sur un site d'exploitation S.M.U.H., pour lesquels cette exigence ne s'applique pas).

(2) L'équipage. Nonobstant les exigences de la réglementation relative à l'équipage de conduite, les opérations H.H.O. doivent répondre aux conditions suivantes:

(i) Sélection. Le manuel d'exploitation doit contenir des critères pour la sélection des équipages de conduite des vols H.H.O., prenant en compte leur expérience antérieure.

(ii) Expérience. Le niveau d'expérience minimale pour les commandants de bord conduisant des vols H.H.O. ne doit pas être inférieur à :

(A) En mer:

(A1) 1000 heures en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptères ou 1000 heures en tant que copilote au cours de vols H.H.O. dont 200 heures en tant que pilote commandant de bord sous supervision ; et

(A2) 50 cycles de treuillage conduits en mer, dont 20 cycles de nuit si des opérations de nuit doivent être menées.

(B) Sur terre:

(B1) 500 heures en tant que pilote commandant de bord d'hélicoptères ou 500 heures en tant que copilote lors de vols H.H.O. dont 100 heures en tant que pilote comandant de bord sous supervision ;

(B2) 200 heures d'expérience de vol en hélicoptère acquises dans un environnement d'exploitation similaire à celui des opérations à mener (Voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(d), paragraphe (c)(3)(ii)(B)) ; et

(B3) 50 cycles de treuillage, dont 20 cycles de nuit si des opérations de nuit doivent être menées.

(C) le commandant de bord doit avoir passé, avec succès, les entraînements prévus par le manuel d'exploitation et acquis une expérience suffisante de l'activité et de l'environnement opérationnel H.H.O..

(iii) Expérience récente. Tous les pilotes et les treuilliste réalisant des opérations H.H.O. doivent,

outre les exigences d'expérience récente de la réglementation relative à l'équipage de conduite avoir effectué dans les 90 derniers jours:

(A) Pour les vols de jour: toute combinaison de 3 cycles de treuillage de jour ou de nuit, chacun devant inclure une transition vers et depuis le stationnaire.

(B) Pour les vols de nuit: 3 cycles de treuillage de nuit, chacun devant inclure une transition vers et depuis le stationnaire.

(iv) Composition de l'équipage. L'équipage minimum pour les vols de jour ou de nuit doit être conforme au supplément au manuel d'exploitation. Il doit dépendre du type d'hélicoptère, des conditions météorologiques, du type de tâche et, pour les opérations en mer, de l'environnement du site H.H.O., de l'état de la mer et des mouvements du navire. Mais il ne sera en aucun cas inférieur à un pilote et un treuilliste (Voir ACJ à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(h) paragraphe (d)(2)(iv).)

(e) Exigences additionnelles

(1) Equipement H.H.O.. L'installation de tous les équipements de treuillage par hélicoptère, et toutes modifications ultérieures ainsi que, lorsque c'est approprié, leur utilisation, doivent être certifiés. Les équipements auxiliaires doivent être conçus et testés selon les standards appropriés et acceptables par l'Autorité.

(2) Equipements de communication de l'hélicoptère. Les équipements en supplément de ceux exigés par la sous partie L, doivent être certifiés. Les activités suivantes doivent assurer une communication bilatérale avec l'organisme pour lequel le H.H.O. est effectué et, lorsque c'est possible, une communication avec le personnel au sol:

(i) les opérations en mer de jour et de nuit, ou

(ii) les opérations à terre de nuit,

(f) Entraînement et contrôle.

(1) Les membres d'équipage de conduite. Les membres d'équipage de conduite doivent effectuer :

(i) Les entraînements de la réglementation relative à l'équipage de conduite avec en plus les items suivants:

(A) Installation et utilisation du treuil ;

(B) Préparation de l'hélicoptère et de l'équipement de treuillage pour le vol H.H.O. ;

(C) Procédures normales et d'urgence de treuillage de jour et, lorsque c'est nécessaire, de nuit ;

(D) Coordination des treuillistes ;

(E) Entraînement aux procédures H.H.O., et

(F) Dangers de décharge d'électricité statique.

(ii) Les contrôles de la réglementation relative à l'équipage de conduite avec en plus les items suivants:

(A) Contrôles de compétence sur les opérations de jour et de nuit, si des vols de nuit sont entrepris par l'exploitant. Les contrôles de compétence sur les vols de nuit doivent être entrepris la nuit. Les vérifications doivent inclure des contrôles sur les procédures pouvant être utilisées sur les sites H.H.O., en insistant sur :

(A1) la météorologie locale

(A2) la planification du vol H.H.O.

(A3) les départs H.H.O.

(A4) la transition vers et depuis le stationnaire sur le site H.H.O.

(A5) les procédures H.H.O. normales et simulant l'urgence ; et

(A6) la coordination de l'équipage.

(2) Treuillistes. Les treuillistes doivent être entraînés sur les items suivants :

(i) Fonctions dans l'activité H.H.O. ;

(ii) Installation et utilisation du treuil ;

(iii) Fonctionnement des équipements de treuillage ;

(iv) Préparation de l'hélicoptère et des équipements spécialisés pour le vol H.H.O. ;

(v) Procédures normales et d'urgence ;

(vi) Coordination de l'équipage ;

(vii) Fonctionnement des équipement d'inter communication et de radio ;

(viii) Connaissance des équipements d'urgence liés au treuil ;

(ix) Techniques de prise des passagers H.H.O. ;

(x) Effet du mouvement des personnels sur le centre de gravité et sur la masse pendant le vol H.H.O. ;

(xi) Effet du mouvement des personnels sur les performances de l'hélicoptère dans des conditions de vol normales et d'urgence ;

(xii) Techniques de guidage du pilote à l'approche au dessus des sites H.H.O. ;

(xiii) Prise en compte des dangers spécifiques relatifs à l'environnement opérationnel ; et

(xiv) Dangers de décharge d'électricité statique.

(3) Les passagers H.H.O..

Avant chaque vol H.H.O., ou série de vols, les passagers H.H.O. doivent , si leur état le permet, être informés et sensibilisés aux dangers des décharges d'électricité statique et aux autres aspects du vol H.H.O..

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(i) - Vols d'hélicoptère sur un site d'intérêt public.

(a) Approbations – L'exploitant qui souhaite effectuer des opérations conformément à cet appendice doit avoir l'agrément préalable de l'Autorité et de l'Autorité de l'Etat dans lequel il a l'intention d'effectuer de telles opérations. Cet agrément doit spécifier :

(1) le(s) site(s) d'intérêt public ;

(2) le(s) type(s) d'hélicoptère ;

(3) et le type d'opération.

(b) Terminologie

Réservé

(c) Application:

Cet appendice n'est applicable qu'aux hélicoptères bimoteurs à turbine dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (cmasp / MAPSC) est inférieure ou égale à 6, exploités lors d'une opération d'intérêt public, depuis ou vers un site d'intérêt public :

(i) situés dans un environnement hostile,

(ii) dont les caractéristiques ne permettent pas une exploitation conforme aux exigences de la sous-partie G (classe de performance 1),

(iii) existants au 1er janvier 2004,

(iv) et pour ceux situés dans un environnement hostile habité, lorsqu'un programme visant à améliorer les caractéristiques du site afin de permettre une exploitation conforme aux exigences de la sous-partie G (classe de performance 1) est en place.

(d) Allégement

(1) Réservé.

(2) A partir du 1er janvier 2005, de telles opérations peuvent être exploités avec les allégements conformément à la sous partie H (classe de performances 2) et sont exemptés du respect des dispositions suivantes :

(i) les exigences de l'OPS 3.520(a)(2) ;

(ii) et les exigences de l'OPS 3.535(a)(2) ;

à condition que l'exploitant se conforme aux sous paragraphes (a)(2)(ii) et (v) et (b)(2) et (b)(5)) de l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.517(a) et que :

(i) pour les opérations en environnement hostile non habité, la masse de l'hélicoptère ne dépasse pas la masse maximale spécifiée dans le manuel de vol de l'hélicoptère permettant d'effectuer un stationnaire hors effet de sol tout moteurs en fonctionnement en air calme, les groupes motopropulseurs étant à un niveau de puissance approprié ;

(ii) et pour les opérations en environnement hostile habité, la masse de l'hélicoptère ne dépasse pas la masse maximale spécifiée dans le manuel de vol de l'hélicoptère permettant un gradient de montée de 8% en air calme, à la vitesse de décollage en sécurité appropriée (Vtoss) avec un groupe motopropulseur critique défaillant, les autres groupes motopropulseurs étant à un niveau de puissance approprié. (Voir l'ACJ à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(i) sous-paragraphe (d)(2)),

(e) Exploitation.

Des procédures spécifiques pour chaque site doivent être établies dans le manuel d'exploitation afin de minimiser la période durant laquelle il y aurait un risque pour les occupants et les personnes à la surface en cas de panne d'un groupe motopropulseur durant le décollage ou l'atterrissage sur un site d'intérêt public. La partie C du manuel d'exploitation doit contenir pour chaque site d'intérêt public un schéma ou une photographie annotée montrant les principales caractéristiques, les dimensions, les axes préférentiels d'approche et de décollage, la non conformité avec la sous partie G (classe de performance 1) et les principaux risques et le plan d'urgence en cas d'incident.

Intentionnellement blanc

SOUS-PARTIE C – AGREMENT ET SUPERVISION DE L'EXPLOITANT

OPS 3.175 Certificat de transporteur aérien - Généralités

Note 1: L'appendice 1 à ce paragraphe précise le contenu et les conditions du C.T.A..

Note2: L'appendice 2 à ce paragraphe précise les exigences d'encadrement et d'organisation.

(a) L'exploitant ne doit pas exploiter un hélicoptère à des fins de transport aérien public autrement qu'en vertu d'un certificat de transporteur aérien (C.T.A.) et conformément à celui-ci.

(b) Un postulant à un C.T.A. ou à une modification d'un C.T.A. doit permettre à l'Autorité d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation proposée.

(c) Un postulant à un C.T.A. :

(1) ne doit pas détenir un C.T.A. délivré par une autre Autorité, sauf accord spécifique entre les deux Autorités ;

(2) réservé

(3) doit avoir immatriculé français les hélicoptères devant être exploités en vertu du C.T.A. ;

(4) et doit convaincre l'Autorité de sa capacité à assurer la sécurité de l'exploitation.

(d) Nonobstant les dispositions du paragraphe (c)(3) ci-dessus, l'exploitant peut exploiter avec l'accord mutuel de l'Autorité délivrant le C.T.A. et d'une autre Autorité, des hélicoptères immatriculés au registre national de l'Autorité désignée en second.

(e) L'exploitant doit permettre à l'Autorité d'avoir accès à son organisation et à ses hélicoptères, et doit s'assurer, en ce qui concerne l'entretien, que l'accès est permis à tout organisme d'entretien agréé conformément à l'arrêté du 14 octobre 2002 relatif à l'agrément JAR 145 des ateliers d'entretien d'aéronefs, afin de déterminer le maintien de la conformité aux dispositions de cet arrêté.

(f) Un C.T.A. sera modifié, suspendu ou retiré si l'Autorité n'est plus assurée de la capacité de l'exploitant à maintenir la sécurité de l'exploitation.

(g) L'exploitant doit disposer d'un encadrement capable d'exercer une surveillance et un contrôle de l'exploitation sur tout vol exploité conformément aux dispositions de son C.T.A. (voir appendice 2 et IEM OPS 3.175).

(h) L'exploitant doit avoir nommé un dirigeant responsable acceptable par l'Autorité, qui a autorité au sein de l'exploitant pour faire en sorte que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance puissent être financées et effectuées selon les normes requises par l'Autorité.

(i) L'exploitant doit avoir désigné des responsables acceptables par l'Autorité pour :

(1) les opérations aériennes ;

(2) le système d'entretien ;

(3) la formation et l'entraînement de l'équipage ;

(4) et les opérations au sol.

(j) L'exploitant doit s'assurer que chaque vol est effectué en accord avec les spécifications du manuel d'exploitation.

(k) L'exploitant doit prévoir des installations d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols.

(l) L'exploitant doit s'assurer que l'équipement de ses hélicoptères et la qualification de ses équipages répondent aux exigences relatives à la zone et au type d'exploitation.

(m) L'exploitant doit respecter les exigences en matière d'entretien conformément aux dispositions de la sous-partie M, pour l'ensemble des hélicoptères exploités en vertu de son C.T.A..

(n) L'exploitant doit fournir à l'Autorité un exemplaire du manuel d'exploitation

conformément aux dispositions de la sous-partie P, ainsi que l'ensemble des amendements ou révisions y afférents.

(o) L'exploitant doit assurer sur la base principale d'exploitation des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.

OPS 3.180 Délivrance, modification et maintien de la validité d'un C.T.A.

(a) Un C.T.A. ne sera délivré à l'exploitant, modifié ou maintenu en état de validité que si :

(1) les hélicoptères exploités sont,

(i) pour les hélicoptères inscrits au registre français d'immatriculation,

(A) dans le cas de transport de passagers, titulaires d'un certificat de navigabilité (C.D.N.) en état de validité. Toutefois, les hélicoptères titulaires d'un certificat de navigabilité spécial (C.D.N.S.) en état de validité et dont le port d'attache est situé dans un département d'outre-mer peuvent être utilisés pour des vols ou séries de vols de transport rémunéré de passagers, à l'intérieur de ce département ou sans s'en éloigner de plus de cinq heures de vol, dès lors que l'hélicoptère est conforme à un type certifié par l'autorité compétente dans son Etat de construction et qu'il a été convenu entre les autorités de cet Etat de construction et les autorités françaises d'un accord bilatéral ou multilatéral relatif aux validations des certificats de navigabilité. Le ministre chargé de l'aviation civile peut cependant faire toute vérification ou imposer toute condition additionnelle qu'il juge utile pour assurer un niveau de sécurité satisfaisant ;

(B) ou pour le transport de marchandises d'un certificat de navigabilité spécial (C.D.N.S.) en état de validité ;

(ii) dans le cas d'hélicoptères inscrits à un registre d'immatriculation étranger,

conformes à un modèle capable de recevoir un certificat de navigabilité français ;

(2) le système d'entretien a été approuvé par l'Autorité, conformément à la sous-partie M ;

(3) l'exploitant a démontré à l'Autorité qu'il était en mesure de :

(i) mettre en place et maintenir une organisation appropriée ;

(ii) mettre en place et maintenir un système qualité conformément au paragraphe OPS 3.035 ;

(iii) se conformer aux programmes de formation et d'entraînement requis ;

(iv) respecter les exigences en matière d'entretien, compatibles avec la nature et l'étendue des exploitations spécifiées, y compris les items pertinents prescrits aux paragraphes OPS 3.175(g) à (o) ;

(v) et respecter les exigences du paragraphe OPS 3.175 ;

(4) et il couvre les dépenses mises à sa charge par la réglementation en vigueur.

(b) Nonobstant les dispositions du paragraphe OPS 3.185(f), l'exploitant doit, dès que possible, informer l'Autorité de toutes modifications apportées aux informations soumises en vertu du paragraphe (a) ci-dessus.

(c) Si l'Autorité n'est pas satisfaite de l'exécution des exigences du paragraphe (a) ci-dessus, elle peut exiger l'exécution d'un ou plusieurs vols de démonstration, exploités comme des vols de transport aérien public.

OPS 3.185 Exigences administratives

(a) L'exploitant doit s'assurer que les informations ci-après sont incluses dans la demande initiale de C.T.A. et, lorsque nécessaire, sur toute demande de modification ou de renouvellement :

(1) le nom officiel et la raison commerciale, l'adresse et l'adresse postale du postulant ;

(2) une description de l'exploitation proposée ;

(3) une description de l'organisation de l'encadrement ;

(4) le nom du dirigeant responsable ;

(5) les noms des principaux responsables, y compris ceux chargés des opérations aériennes, du système d'entretien, de la formation et de l'entraînement de l'équipage et des opérations au sol, accompagnés de leurs qualifications et expériences ;

(6) et le manuel d'exploitation.

(b) Eu égard seulement au système d'entretien de l'exploitant, les informations ci-après devront être jointes à une demande de délivrance initiale de C.T.A. et, lorsqu'approprié, lors de toute demande de modification ou de renouvellement, et ce pour chaque type d'hélicoptère devant être exploité (Voir IEM OPS 3.185(b)) :

(1) le manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (MME) ;

(2) le manuel d'entretien ;

(3) le compte-rendu matériel de l'hélicoptère ;

(4) le cas échéant, les spécifications techniques du contrat d'entretien conclu entre l'exploitant et tout organisme d'entretien agréé conformément à l'arrêté du 14 octobre 2002 relatif à l'agrément JAR 145 des ateliers d'entretien d'aéronefs ;

(5) le nombre d'hélicoptères

(c) La demande de délivrance initiale de C.T.A. doit être soumise au moins 90 jours avant la date prévue pour le début de l'exploitation, cependant le manuel d'exploitation peut être soumis à une date ultérieure, mais pas moins de 60 jours avant la date prévue pour l'exploitation.

(d) La demande de modification d'un C.T.A. doit être soumise, sauf accord contraire, au moins 30 jours avant la date prévue pour le début de l'exploitation.

(e) La demande de renouvellement d'un C.T.A. doit être soumise, sauf accord contraire, au moins 30 jours avant la fin de la période de validité en vigueur.

(f) Sauf circonstances exceptionnelles, toute proposition de changement d'un responsable désigné doit être notifiée à l'Autorité avec un préavis d'au moins 10 jours.

OPS 3.190 intentionnellement blanc

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.175 - Contenu et conditions d'un certificat de transporteur aérien

Un C.T.A. spécifie:

(a) le nom et l'adresse de l'exploitant ;

(b) la date de délivrance et la période de validité ;

(c) la description du type d'exploitation autorisé ;

(d) les types d'hélicoptère autorisés pour l'exploitation ;

(e) les marques d'immatriculation des hélicoptères autorisés. Cependant, les exploitants peuvent obtenir l'approbation d'un système par lequel ils informent l'Autorité de l'immatriculation des hélicoptères exploités au titre de leur C.T.A. ;

(f) les zones d'exploitation autorisées ;

(g) les limitations spécifiques (ex. VFR seul) ; et

(h) les agréments et autorisations spécifiques telles que :

Service médical d'urgence par hélicoptère (S.M.U.H.) - (paragraphe OPS 3.005(d))

Environnement hostile situé hors zone habitée - (paragraphe OPS 3.005(e))

Exploitation de petits hélicoptères en VFR de jour uniquement - (paragraphe OPS 3.005(f))

Exploitation de gros hélicoptères lors de vols de proximité circulaires en VFR de jour uniquement - (paragraphe OPS 3.005(g))

Hélitreuillage (H.H.O.) - (paragraphe l'OPS 3.005(h))

Exploitation de sites d'intérêt public – (paragraphe OPS 3.005(i))

Exploitation d'hélicoptères avec un temps d'exposition à une défaillance de groupe motopropulseur au cours du décollage ou de l'atterrissage (voir paragraphes OPS 3.517 et OPS 3.540(a)(4))

CAT II/CAT III (y compris les minimums autorisés)

Opérations en mer

RNAV

Transport de Marchandises Dangereuses (voir paragraphe OPS 3.1155)

Appendice 2 au paragraphe OPS 3.175 - Encadrement et organisation du détenteur d'un C.T.A.

(a) Généralités

(1) L'exploitant doit disposer d'une structure d'encadrement éprouvée et efficace lui permettant d'assurer la sécurité des opérations aériennes. Les responsables désignés doivent justifier d'une compétence confirmée en matière d'aviation civile.

(2) Dans le cadre de cette appendice, le terme "compétence" signifie qu'une personne doit posséder une qualification technique et une expérience de l'encadrement reconnues par l'Autorité, comme appropriées.

(b) Responsables désignés

(1) Une description des fonctions et responsabilités des responsables désignés accompagnée de leurs noms doit être incluse dans le manuel d'exploitation et l'Autorité doit être informée par écrit de tous changements de postes ou de fonctions présents ou futurs.

(2) L'exploitant doit faire en sorte que la continuité de la supervision puisse être assurée en l'absence des

responsables désignés.

(3) L'exploitant doit convaincre l'Autorité que l'organisation de l'encadrement est adaptée et correspond effectivement au réseau et à la taille de l'exploitation.

(4) Une personne désignée comme responsable par le détenteur d'un C.T.A. ne doit pas être désignée comme responsable par le détenteur d'un autre C.T.A., sauf si cela est acceptable par l'Autorité. Les responsables désignés doivent être astreints à travailler un nombre d'heures suffisant pour pouvoir assumer les tâches d'encadrement liées à la taille et au champ d'activité de l'exploitant.

(5) Une même personne peut assumer plus d'un poste désigné sous réserve d'acceptation par l'Autorité.

Note: Les exigences afférentes à la nomination du responsable désigné pour le système d'entretien conformément aux dispositions du paragraphe OPS 3.175 (i)(2) sont stipulées au paragraphe OPS 3.895.

(c) Adéquation et encadrement du personnel

(1) Membres d'équipage. L'exploitant doit employer un équipage de conduite et de cabine suffisant pour l'exploitation considérée, formé et contrôlé conformément aux dispositions de la réglementation applicable.

(2) Personnel au Sol

(i) Le nombre de personnels au sol dépend de la nature et de l'étendue des opérations. Les services chargés des opérations et de l'assistance au sol, en particulier, doivent notamment être dotés d'un personnel formé connaissant parfaitement ses responsabilités au sein de l'organisme.

(ii) L'exploitant qui fait appel à d'autres organismes pour effectuer un certain nombre de services, conserve la responsabilité du maintien de normes appropriées. Dans de telles circonstances, il doit désigner un responsable chargé de s'assurer que les sous-traitants respectent les normes exigées.

(3) Encadrement

(i) Le nombre de personnes chargées de la supervision devant être employés dépend de la structure de l'exploitant et du nombre d'employés. Les tâches et responsabilités de ces personnes doivent être définies, et toute obligation d'effectuer des vols doit être aménagée de telle manière qu'ils puissent déléguer leurs responsabilités en matière de supervision.

(ii) La supervision de l'ensemble des membres de l'équipage doit être assumé par des personnes possédant l'expérience et les qualités personnelles suffisantes pour garantir le respect des normes spécifiées dans le manuel d'exploitation.

(d) Infrastructures

(1) L'exploitant doit s'assurer que le personnel responsable de la sécurité des opérations aériennes dispose d'un espace de travail suffisant sur chaque base d'exploitation. Il convient de tenir compte des besoins du personnel au sol, de ceux chargés du contrôle d'exploitation, du stockage et de la présentation des relevés essentiels, et de la planification des vols par les équipages.

(2) Les services administratifs doivent être en mesure de fournir sans délai les instructions d'exploitation et toutes autres informations à l'ensemble des personnes concernées.

(e) Documentation

L'exploitant doit prendre les dispositions afférentes à la production de manuels, amendements et de toute autre documentation.

Intentionnellement blanc

SOUS PARTIE D - PROCEDURES D'EXPLOITATION

OPS 3.195 Supervision et contrôle de l'exploitation

L'exploitant doit exercer le contrôle de son exploitation et doit définir et maintenir une méthode de supervision des opérations aériennes approuvée par l'Autorité.

OPS 3.200 Manuel d'exploitation

L'exploitant doit fournir un manuel d'exploitation conforme à la sous-partie P, à l'usage du personnel d'exploitation, pour le guider dans ses tâches.

OPS 3.205 Compétence du personnel d'exploitation

L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel affecté aux opérations au sol et en vol ou directement impliqué dans ces opérations a reçu une formation appropriée, démontré ses capacités à assumer les tâches spécifiques qui lui sont assignées et est conscient de ses responsabilités et du rapport existant entre ces tâches et l'exploitation dans son ensemble.

OPS 3.210 Etablissement de procédures d'exploitation

(a) L'exploitant doit définir des procédures et instructions, pour chaque type d'hélicoptère, stipulant les tâches du personnel navigant et du personnel au sol pour tous types d'exploitation au sol et en vol. (Voir AMC OPS 3.210(a))

(b) L'exploitant doit établir un système de listes de vérifications ("check lists") destinées à l'usage des membres d'équipage pour toutes les phases d'exploitation de l'hélicoptère, dans des conditions normales, anormales et d'urgence selon le cas, afin de s'assurer du respect des procédures d'exploitation stipulées dans le manuel d'exploitation. (Voir IEM OPS 3.210(b))

(c) L'exploitant ne doit pas requérir d'un membre d'équipage, pendant les phases critiques du vol, des activités autres que celles nécessaires pour une exploitation sûre de l'hélicoptère.

(d) L'exploitant ne doit pas permettre qu'un rotor soit en rotation sans qu'un pilote qualifié soit aux commandes.

OPS 3.215 Utilisation des services de la circulation aérienne

L'exploitant doit s'assurer que partout où des services sont rendus par les organismes de la circulation aérienne, ces services sont utilisés.

MIN 3.220 Utilisation d'un héliport par l'exploitant

(Voir AMC MIN 3.220)

L'exploitant doit s'assurer que les héliports utilisés sont adéquats pour le(s) type(s) d'hélicoptère et d'exploitation concernés.

MIN 3.225 Minimums opérationnels d'héliport

(a) L'exploitant doit spécifier des minimums opérationnels d'héliport, établis conformément au paragraphe MIN 3.430, pour chaque héliport de départ, de destination, ou de dégagement, dont l'utilisation est autorisée selon le MIN 3.220.

(b) Ces minimums doivent prendre en compte toute majoration aux valeurs spécifiées imposée par l'Autorité.

(c) Les minimums définis pour une procédure spécifique d'approche et d'atterrissage sont considérés comme applicables si :

(1) les équipements au sol portés sur les cartes et nécessaires pour la procédure envisagée sont en fonctionnement ;

(2) les systèmes à bord de l'hélicoptère nécessaires pour ce type d'approche sont en fonctionnement ;

(3) les critères exigés pour les performances de l'hélicoptère sont satisfaits ;

(4) et l'équipage est dûment qualifié.

MIN 3.230 Procédures de départ et

d'approche aux instruments

(a) L'exploitant doit utiliser les procédures de départ et d'approche aux instruments si elles sont spécifiées par l'Etat où se situe l'héliport.

(b) Nonobstant les prescriptions du sous-paragraphe (a) ci-dessus, un commandant de bord peut accepter une clairance ATC différente de la route de départ ou d'arrivée publiée, à condition de respecter la marge de survol des obstacles et de prendre en compte toutes les conditions d'exploitation. A l'arrivée, si une procédure d'approche aux instruments est publiée ou approuvée, le commandant de bord doit s'y conformer à moins qu'il ne décide d'effectuer une approche à vue.

(c) Des procédures différentes de celles dont l'utilisation est requise en (a) ci-dessus peuvent être utilisées par l'exploitant uniquement si elles ont été approuvées par l'Etat où se situe l'héliport, lorsqu'une telle approbation est nécessaire.

(d) Sur un aérodrome doté de procédures de départ et d'approche aux instruments, en l'absence de procédure spécifique pour les hélicoptères, l'exploitant doit utiliser les procédures définies pour les avions de catégorie A.

OPS 3.235 Procédures antibruit

L'exploitant doit s'assurer que les procédures de décollage et d'atterrissage prennent en compte la nécessité de minimiser les effets du bruit de l'hélicoptère.

OPS 3.240 Routes et zones d'exploitation

(a) L'exploitant doit s'assurer que son exploitation est effectuée uniquement sur des routes ou dans des zones telles que :

(1) des installations et les services au sol, incluant les services météorologiques, sont fournis et sont appropriés à l'exploitation prévue ;

(2) les performances de l'hélicoptère qu'il est prévu d'utiliser permettent de satisfaire aux exigences en matière d'altitude minimale de vol ;

(3) les équipements de l'hélicoptère qu'il est prévu d'utiliser satisfont aux exigences minimales relatives à l'exploitation prévue ;

(4) les cartes et fiches appropriées sont disponibles (cf. OPS 3.135(a)(9)) ;

(5) pour les hélicoptères exploités en classe de performances 3, des surfaces permettant l'exécution d'un atterrissage forcé en sécurité sont disponibles, sauf dans le cas où l'hélicoptère est autorisé à être exploité dans le cadre de l'Appendice 1 au paragraphe OPS 3.005(e).

(6) Pour les hélicoptères exploités en classe de performance 3 et effectuant des opérations de transit côtier, la sous partie C du manuel d'exploitation contient des procédures permettant à l'exploitant de s'assurer que la largeur du couloir côtier et les équipements à bord sont conformes aux conditions du moment (Voir IEM OPS 3.240(a)(6)).

(b) L'exploitant doit s'assurer que l'exploitation est conduite en respectant toutes les restrictions de route ou de zone d'exploitation imposées par l'Autorité.

OPS 3.243 Opérations dans des zones avec des exigences spécifiques de performance de navigation

(Voir IEM OPS 3.243)

L'exploitant ne doit pas exploiter un hélicoptère dans un espace défini, ou une portion définie d'un espace particulier, selon les accords régionaux de navigation aérienne lorsque des spécifications minimum de performance de navigation sont prescrites à moins d'y être autorisé par l'Autorité (approbation RNP/RNAV). (voir également le paragraphe OPS 3.865(c)(2))

OPS 3.245 Intentionnellement blanc

OPS 3.250 Détermination des altitudes minimales de vol

(Voir IEM OPS 3.250)

(a) L'exploitant doit établir des altitudes minimales de vol et définir les méthodes de détermination de ces altitudes, pour

l'ensemble des segments de route devant être parcourus, qui assurent la marge de franchissement du relief requise compte tenu des exigences des sous-parties F à I.

(b) La méthode de détermination des altitudes minimales de vol doit être approuvée par l'Autorité.

(c) Lorsque les altitudes minimales de vol définies par les Etats survolés excèdent celles établies par l'exploitant, les valeurs les plus grandes sont celles qui s'appliquent.

(d) L'exploitant doit prendre en compte les éléments suivants lors de l'établissement des altitudes minimales de vol :

(1) la précision avec laquelle la position de l'hélicoptère peut être déterminée ;

(2) l'imprécision probable des indications des altimètres utilisés ;

(3) les caractéristiques du terrain (par ex. des changements soudains dans la hauteur du relief) le long de la route ou dans les zones où les opérations devront être conduites ;

(4) la probabilité de rencontrer des conditions météorologiques défavorables (par exemple des turbulences fortes et des rabattants) ;

(5) et des imprécisions possibles des cartes aéronautiques.

(e) En répondant aux exigences du paragraphe (d) ci-dessus, il faut prendre en compte :

(1) les corrections dues aux variations de température et de pression par rapport aux valeurs standard ;

(2) les exigences des services du contrôle de la circulation aérienne ;

(3) et toutes les éventualités le long de la route planifiée.

OPS 3.255 Politique carburant

(Voir AMC OPS 3.255)

(a) L'exploitant doit établir une politique carburant pour les besoins de la planification du vol et de replanification en vol, permettant d'assurer l'emport, sur chaque vol, d'une quantité de carburant suffisante pour l'opération envisagée et des réserves couvrants les écarts par rapport à celle-ci.

(b) L'exploitant doit s'assurer que la planification d'un vol repose exclusivement sur :

(1) des procédures et des données contenues, ou issues du manuel d'exploitation, ou de données à jour spécifiques à l'hélicoptère ;

(2) et les conditions d'exploitation dans lesquelles le vol doit être effectué, notamment :

(i) les données réalistes relatives à la consommation en carburant de l'hélicoptère ;

(ii) les masses estimées ;

(iii) les conditions météorologiques prévues ;

(iv) et les restrictions et procédures des services de la circulation aérienne.

(c) L'exploitant doit s'assurer que, lors de la préparation du vol, le calcul de la quantité de carburant utilisable nécessaire pour le vol comprend :

(1) du carburant pour la translation ;

(2) la consommation d'étape ;

(3) des réserves de carburant comprenant:

(i) une réserve de route ; (Voir IEM OPS 3.255(c)(3)(i)) ;

(ii) une réserve de dégagement si un héliport de dégagement est nécessaire (ce qui n'exclut pas de retenir l'héliport de départ comme héliport de dégagement) ;

(iii) une réserve finale ; et

(iv) du carburant additionnel si le type d'exploitation l'exige (par ex. pour les héliports isolés) ;

(4) et du carburant supplémentaire si le commandant de bord le requiert.

(d) L'exploitant doit s'assurer que les procédures de replanification en vol, pour le calcul du carburant utilisable, lorsque le vol doit suivre une route ou se diriger vers une destination autres que celles prévues à l'origine, comprennent :

(1) la consommation d'étape pour la partie restante du vol ;

(2) des réserves de carburant comprenant:

(i) une réserve de route ;

(ii) une réserve de dégagement si un héliport de dégagement est nécessaire (ce qui n'exclut pas de retenir l'héliport de départ comme héliport de dégagement) ;

(iii) une réserve finale ;

(iv) et du carburant additionnel si le type d'exploitation l'exige (par ex. pour les héliports isolés) ;

(3) et du carburant supplémentaire si le commandant de bord le requiert.

OPS 3.258 Issues inutilisables

(Voir IEM OPS 3.258)

(a) L'exploitant ne peut pas transporter de passagers si toutes ou partie des issues de secours de l'hélicoptère sont inutilisables à moins que de telles dispositions n'aient été au préalable approuvées par l'Autorité.

(b) Lorsqu'une issue est considérée comme inutilisable, les dispositions suivantes doivent être prises :

(1) s'assurer du bon état et/ou du bon fonctionnement des issues restantes ainsi que de leurs éléments essentiels et, lorsqu'elles en sont dotées, des dispositifs d'assistance à l'évacuation ;

(2) et à l'exception des cas où la cause de la défaillance est le mécanisme d'ouverture extérieur ou l'éclairage de secours

(i) verrouiller l'issue inutilisable ;

(ii) masquer les indications d'identification et d'utilisation de l'issue inutilisable ;

(iii) désactiver ou masquer les éléments de l'éclairage de secours correspondant à l'issue et placer en travers de cette issue une inscription très apparente indiquant clairement que l'issue est inutilisable.

(c) Les dispositions prises par l'exploitant lorsque certaines issues sont considérées inutilisables doivent être énoncées dans la liste minimale d'équipements, en particulier la réduction du nombre de passagers, la remise en état à la première escale où les moyens matériels le permettent, ainsi que les consignes associées.

OPS 3.260 Transport de passagers à mobilité réduite.

(Voir IEM OPS 3.260)

(a) L'exploitant doit établir des procédures pour le transport de passagers à mobilité réduite.

(b) L'exploitant doit s'assurer que les passagers à mobilité réduite ne se voient pas attribuer des sièges ou n'occupent pas de sièges où leur présence pourrait :

(1) gêner les membres d'équipage dans leurs tâches ;

(2) obstruer l'accès à un équipement de sécurité ;

(3) ou gêner l'évacuation d'urgence de l'hélicoptère.

(c) La présence de passagers à mobilité réduite à bord doit être signalée au commandant de bord.

(d) Un membre de l'équipage de cabine, ou à défaut de l'équipage de conduite, doit fournir les renseignements nécessaires au passager à mobilité réduite et à son accompagnateur, sur le chemin à prendre vers l'issue de secours appropriée et sur le meilleur moment pour commencer à se diriger vers celle-ci.

OPS 3.261 Transport d'enfants (deux ans et plus à moins de douze ans)

(voir AMC OPS 3.261/3.262)

(a) Afin que les enfants de deux ans inclus à douze ans exclus, voyageant seuls ou en groupe, appliquent les consignes de sécurité, l'une ou l'autre des dispositions suivantes doit être prises :

(1) s'ils ne sont pas regroupés en cabine, un passager adulte doit être placé à proximité ;

(2) ou s'ils sont regroupés en cabine, il doit y avoir un accompagnateur pour chaque tranche de six enfants complète ou incomplète.

Les deux dispositions peuvent être appliquées simultanément sur un même vol.

OPS 3.262 Transport des bébés (enfants de moins de deux ans)

(voir AMC OPS 3.261/3.262)

Tout enfant de moins de deux ans doit avoir avec lui un accompagnateur responsable (un seul enfant par accompagnateur).

OPS 3.265 Transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts

L'exploitant doit établir des procédures pour le transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts aux fins d'assurer la sécurité de l'hélicoptère et de ses occupants. Le transport de l'une quelconque de ces personnes doit être notifié au commandant de bord.

OPS 3.270 Stockage des bagages et du fret

(Voir Appendice 1 au paragraphe OPS 3.270)

(Voir AMC OPS 3.270)

(a) L'exploitant doit établir des procédures permettant de s'assurer que seuls sont embarqués à bord et introduits dans la cabine passagers des bagages à main et du fret qui peuvent y être solidement et correctement maintenus.

(b) L'exploitant doit établir des procédures pour s'assurer que les bagages et le fret embarqués dont les mouvements pourraient provoquer des blessures ou des dégâts, ou obstruer les allées et les issues en cas de déplacement, sont placés dans des compartiments conçus et prévus pour empêcher tout mouvement.

OPS 3.275 Intentionnellement blanc

OPS 3.280 Attribution des sièges aux passagers

(Voir IEM OPS 3.280)

L'exploitant doit établir des procédures pour assurer que les passagers sont assis à des places où, dans l'éventualité où une évacuation d'urgence serait nécessaire, il peuvent faciliter au mieux, et non entraver ni retarder l'évacuation de l'hélicoptère.

OPS 3.285 Information des passagers

L'exploitant doit s'assurer que:

(a) généralités

(1) les passagers sont oralement informés par l'équipage, de cabine lorsqu'il est requis, des questions de sécurité éventuellement à l'aide de moyens audiovisuels ;

(2) les passagers ont à leur disposition une notice individuelle de sécurité ou des notices visibles de tous les sièges passagers sur lesquelles des pictogrammes indiquent l'utilisation des équipements de secours ainsi que les issues qu'ils sont susceptibles d'utiliser ;

(b) avant le décollage :

(1) les passagers sont informés sur les points suivants lorsqu'ils sont applicables :

(i) les consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;

(ii) le fait de devoir relever les dossiers de sièges et tablettes ;

(iii) l'emplacement des issues de secours ;

(iv) l'emplacement et l'utilisation des marquages au sol du chemin lumineux d'évacuation ;

(v) le rangement des bagages à

main ;

(vi) les restrictions d'utilisation des appareils électroniques portables ;

(vii) et emplacement et contenu de la notice individuelle de sécurité ;

(2) les passagers assistent à une démonstration pratique de ce qui suit:

(i) l'utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité, y compris la manière de les attacher et de les détacher ;

(ii) l'emplacement et l'utilisation des masques à oxygène si leur emport est requis. Les passagers doivent aussi être informés de la nécessité d'éteindre cigarettes, cigares et pipes en cas d'utilisation d'oxygène ;

(iii) et l'emplacement et l'utilisation des gilets de sauvetage, canots et combinaisons de survie si leur emport est requis.

(c) après le décollage

(1) l'équipage rappelle aux passagers ce qui suit lorsqu'applicable au vol :

(i) consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;

(ii) utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité ;

(d) avant l'atterrissage

(1) l'équipage rappelle aux passagers ce qui suit lorsqu'applicable au vol :

(i) consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;

(ii) utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité ;

(iii) dossiers de sièges et tablettes relevés ;

(iv) rangement des bagages à main ;

(v) et restrictions d'utilisation des appareils électroniques portables.

(e) après l'atterrissage

(1) l'équipage rappelle aux passagers ce qui suit:

(i) consignes relatives aux restrictions et interdictions de fumer ;

(ii) et utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité.

(f) En cas d'urgence pendant le vol, les passagers doivent être informés des actions urgentes les plus appropriées aux circonstances.

OPS 3.290 Préparation du vol

(a) L'exploitant doit s'assurer qu'un plan de vol exploitation est établi pour chaque vol prévu.

(b) Le commandant de bord ne doit pas débuter un vol s'il n'est pas satisfait des points ci après:

(1) l'hélicoptère est apte à effectuer le vol ;

(2) la configuration de l'hélicoptère est en accord avec la liste des déviations tolérées (CDL) ;

(3) les équipements et instruments exigés pour la conduite du vol par les sous-parties K et L sont disponibles ;

(4) les équipements et instruments fonctionnent sauf cas prévu par la liste minimale d'équipements (L.M.E.) ;

(5) les parties du manuel d'exploitation nécessaires à la conduite du vol sont disponibles à bord ;

(6) les documents, l'information complémentaire et les formulaires qui doivent être disponibles sont à bord ;

(7) les cartes, les fiches et tous documents associés ou la documentation équivalente, à jour, sont disponibles pour faire face aux besoins de l'opération envisagée, y compris tout déroutement qu'il est raisonnable d'envisager ;

(8) les installations et services au sol exigés pour le vol prévu sont disponibles et appropriés ;

(9) les dispositions spécifiées dans le manuel d'exploitation afférentes aux exigences en matière de carburant, d'huile et d'oxygène, aux altitudes minimales de sécurité, aux minimums opérationnels d'héliport et à l'accessibilité d'héliports de dégagement et de déroutement, si nécessaire, peuvent être respectées pour le vol prévu ;

(10) le chargement est correctement réparti et arrimé en toute sécurité ;

(11) la masse de l'hélicoptère au début de la mise en puissance pour le décollage est telle que le vol peut être effectué conformément aux dispositions applicables des sous-parties F à I ;

(12) et toute limitation opérationnelle applicable s'ajoutant à celles couvertes par les paragraphes (9) et (11) ci-dessus peut être respectée.

MIN 3.295 Sélection des héliports

(a) L'exploitant doit établir des procédures de sélection des héliports de destination et de dégagement conformes aux dispositions du MIN 3.220 lors de la préparation d'un vol.

(b) Le commandant de bord doit sélectionner un héliport de dégagement au décollage, situé à une distance maximum correspondant à une heure de vol à la vitesse de croisière normale, pour un vol en conditions météorologiques de vol aux instruments, pour le cas où il s'avérerait impossible de revenir à l'héliport de départ pour des raisons météorologiques.

(c) Pour un vol devant être conduit suivant les règles de vol aux instruments (IFR), ou un vol VFR pour lequel la navigation ne peut être conduite par repérage visuel au sol, le commandant de bord doit spécifier dans le plan de vol exploitation au moins un héliport de dégagement, à moins que:

(1) la destination soit un héliport côtier (Voir AMC OPS 3.295(c)(1) et IEM OPS 3.295(c)(1)) ;

(2) ou pour un vol vers toute autre destination à terre, la durée du vol et les conditions météorologiques sont telles que, pour la période débutant une heure avant l'heure estimée d'arrivée à destination et se terminant une heure après, la visibilité sera au moins égale à 5 km et le plafond sera au moins égal :

(i) en IFR, à la plus élevée des valeurs suivantes, 2000 ft ou 500 ft au-dessus de la MDH (hauteur minimale de descente) de la manœuvre à vue,

(ii) en VFR, à 2000 ft ;

(3) ou l'héliport où l'atterrissage est prévu est isolé et il n'existe aucun héliport de dégagement disponible. Un point de non-retour (PNR) doit être défini.

(d) Un exploitant doit sélectionner deux héliports de dégagement à destination quand:

(1) les observations ou prévisions météorologiques appropriées, ou toute combinaison des deux, indiquent que les conditions météorologiques durant une période commençant 1 heure avant et finissant 1 heure après l'heure estimée d'arrivée sont inférieures aux minimums applicables ;

(2) ou aucune information météorologique sur la destination n'est disponible.

(e) Des héliports de dégagement en mer peuvent être spécifiés sous réserves des conditions suivantes (Voir AMC MIN 3.295(d) et IEM MIN 3.295(d)):

(1) Un héliport de dégagement en mer ne devra être utilisé qu'après un point de non-retour (PNR). Avant le PNR, des héliports de dégagement à terre devront être utilisés.

(2) Une capacité d'atterrissage avec un moteur inopérant doit être réalisable à l'héliport de

dégagement/déroutement.

(3) La disponibilité de la plate-forme doit être garantie. Les dimensions, la configuration et les marges par rapport aux obstacles des héli-plateformes individuelles ou d'autres sites doivent être examinées afin d'établir l'accessibilité opérationnelle pour l'utilisation comme dégagement par chaque type d'hélicoptère dont l'utilisation est proposée.

(4) Les minimums météorologiques doivent être établis en prenant en compte la précision et la fiabilité des informations météorologiques. (voir IEM OPS 3.295(e)(4)).

(5) La Liste Minimale d'Equipements doit refléter les exigences essentielles pour ce type d'exploitation.

(6) Un héliport de dégagement en mer ne peut être sélectionné que si l'exploitant a publié une procédure dans le manuel d'exploitation approuvée par l'Autorité.

(f) L'exploitant doit spécifier dans son plan de vol exploitation tout héliport de dégagement retenu.

OPS 3.297 Minimums pour la préparation des vols IFR .

(a) Minimums prévisionnels pour les héliports de dégagement au décollage. Un exploitant ne doit sélectionner un héliport comme héliport de dégagement au décollage que si les observations météorologiques appropriées et les prévisions météorologiques d'aérodrome ou d'atterrissage (ou toute combinaison de ces informations), indiquent que les conditions météorologiques durant une période commençant 1 heure avant et finissant 1 heure après l'heure estimée d'arrivée à l'héliport de dégagement au décollage sont égales ou supérieures aux minimums à l'atterrissage définis dans le paragraphe OPS 3.225. Le plafond doit être pris en compte lorsque les seules approches disponibles ne sont pas des approches de précision. Toute limitation liée à la panne d'un moteur doit être prise en compte.

(b) Minimums pour la préparation du vol pour les héliports de destination et de dégagement à destination. Un exploitant ne doit sélectionner l'héliport de destination et/ou un (des) héliport(s) de dégagement à destination que si les observations ou les prévisions météorologiques et les prévisions météorologiques sur l'aérodrome ou pour l'atterrissage (ou toute combinaison de ces informations), indiquent que les conditions météorologiques durant une période commençant 1 heure avant et finissant 1 heure après l'heure estimée d'arrivée à l'héliport sont égales ou supérieures aux minimums prévisionnels applicables comme suit:

(1) A l'exception du cas de l'OPS 3.295(e), les minimums pour la préparation des vols pour un héliport à destination sont:

(i) la RVR/visibilité spécifiée par l'OPS 3.225, et

(ii) Pour une approche autre que de précision, le plafond à ou au delà de la MDH, et

(2) Minimums pour la préparation des vols pour le(s) héliport(s) de dégagement à destination :

Tableau 1 - Minimums pour la préparation des vols pour les héliports de dégagement à destination

Type d'approche	**Minimums pour la préparation**
Cat II et III	Cat I (Note 1)
Cat I	200ft/400m de visibilité
Non-Precision	Non-Precision (Note 2) 200ft/400 m de visibilité

Note 1 RVR.

Note 2 le plafond doit être à ou au delà de la MDH

OPS 3.300 Dépôt d'un plan de vol circulation aérienne

(AMC OPS 3.300)

L'exploitant doit s'assurer, lorsque les

conditions réglementaires l'exigent,qu'aucun vol n'est effectué sans dépôt préalable d'un plan de vol circulation aérienne ou dépôt d'informations appropriées avant le départ ou dès que possible après le décollage auprès d'une personne habilitée, afin de permettre la mise en œuvre des services d'alerte.

OPS 3.305 Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord, ou débarquant

(Voir appendice 1 au paragraphe OPS 3.305)

(Voir IEM OPS 3.305)

L'exploitant doit s'assurer qu'aucune opération d'avitaillement en carburant ou de reprise de carburant n'est effectuée avec de l'essence aviation Avgaz ou un carburant à large coupe (exemple Jet B ou équivalent), ou un mélange éventuel de ces types de carburant, lorsque des passagers embarquent, sont à bord, ou débarquent. Dans tous les autres cas, des précautions indispensables doivent être prises et l'hélicoptère doit être mis en œuvre par des membres d'équipage prêts à déclencher et diriger une évacuation de l'hélicoptère par les moyens les plus pratiques et rapides disponibles.

OPS 3.307 Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec du carburant volatil

(voir IEM OPS 3.307)

L'exploitant doit établir des procédures d'avitaillement et de reprise de carburant avec du carburant volatil (par exemple Jet B ou équivalent) si cela est nécessaire.

OPS 3.310 Membres de l'équipage aux postes de travail

(a) Membres de l'équipage de conduite

(1) Pendant les phases de translation, de décollage et d'atterrissage, chaque membre d'équipage de conduite exigé au poste de pilotage doit se trouver à son poste.

(2) Pendant toutes les autres phases du vol, chaque membre d'équipage de conduite devant être en service doit rester à son poste, à moins que son absence ne soit nécessaire à l'exécution de ses tâches pour l'exploitation de l'hélicoptère ou pour la satisfaction de ses besoins physiologiques, à condition toutefois qu'au moins un pilote convenablement qualifié ne demeure à tout moment aux commandes de l'hélicoptère.

(b) Membres de l'équipage de cabine. Sur tous les ponts de l'hélicoptère occupés par des passagers, les membres d'équipage de cabine requis doivent être assis aux postes qui leur ont été assignés, pendant les phases de translation, de décollage et d'atterrissage, et dès lors que le commandant de bord l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité. (voir IEM OPS 3.310 (b))

OPS 3.315 Intentionnellement blanc

OPS 3.320 Sièges, ceintures de sécurité et harnais

(a) Equipage

(1) Pendant les phases de translation, de décollage et d'atterrissage, et dès lors que le commandant de bord l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, chaque membre d'équipage doit être correctement attaché à l'aide des ceintures de sécurité et harnais prévus à cet effet.

(2) Pendant toutes les autres phases du vol, chaque membre d'équipage de conduite au poste de pilotage doit garder sa ceinture de sécurité attachée, aussi longtemps qu'il occupe son poste de travail.

(b) Passagers

(1) Avant les phases de décollage et d'atterrissage, et pendant la translation, et dès lors qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, que chaque passager à bord occupe un siège ou un berceau avec sa ceinture de sécurité ou son harnais, si installé, correctement attaché.

(2) L'exploitant doit prescrire des mesures et le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, qu'une occupation des

sièges de l'hélicoptère par plusieurs personnes n'est autorisée que sur des sièges spécifiés et seulement dans le cas d'un adulte et d'un bébé correctement attaché par une sangle supplémentaire ou un autre système de maintien.

OPS 3.325 Arrimage et vérification de sécurité de la cabine passagers et des offices

(a) L'exploitant doit établir des procédures pour s'assurer qu'avant la translation, le décollage et l'atterrissage, l'ensemble des issues et parcours d'évacuation est dégagé.

(b) Le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, qu'avant le décollage et l'atterrissage et chaque fois qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, l'ensemble des équipements et bagages est convenablement arrimé.

OPS 3.330 Accessibilité des équipements de secours

Le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, que les équipements de secours appropriés demeurent facilement accessibles pour une utilisation immédiate.

OPS 3.335 Autorisations de fumer à bord

(a) Le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, qu'aucune personne à bord n'est autorisée à fumer:

(1) dès lors qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité ;

(2) lorsque l'hélicoptère est au sol, sauf autorisations spécifiques contraires conformément aux procédures définies au manuel d'exploitation ;

(3) à l'extérieur des zones fumeurs spécifiées, dans les allées et dans les toilettes ;

(4) dans les compartiments cargo ou dans toutes autres zones où est transporté du fret non conditionné dans des conteneurs ignifugés ou recouvert d'une bâche résistante au feu ;

(5) et dans les parties de la cabine où la distribution d'oxygène est en cours.

MIN 3.340 Conditions météorologiques

(a) Lors d'un vol IFR le commandant de bord ne doit pas :

(1) entreprendre le décollage ;

(2) ni poursuivre son trajet au-delà du point à partir duquel un plan de vol modifié entre en vigueur, dans le cas d'une replanification en vol, à moins que des informations soient disponibles indiquant que les conditions météorologiques prévues à l'aérodrome de destination et/ou au(x) héliport(s) de dégagement requis dans le paragraphe OPS 3.297 sont égaux ou supérieurs aux minimums de préparation du vol requis par le paragraphe OPS 3.297.

(b) Lors d'un vol effectué en totalité ou en partie en VFR, un commandant de bord ne doit pas commencer un vol à moins que les observations ou prévisions météorologiques les plus récentes disponibles ou toute combinaison des deux indiquent que les conditions météorologiques, sur la route ou la partie de route devant être suivie en VFR permettront, au moment approprié, d'être en conformité avec ces règles.

(c) Lors d'un vol IFR, le commandant de bord ne doit poursuivre vers l'héliport de destination prévu que si les dernières informations disponibles indiquent que, à l'heure estimée d'arrivée, les conditions météorologiques à destination, ou à au moins l'un des héliports de dégagement, si requis, sont supérieures ou égales aux minimums applicables de l'héliport, prescrits au paragraphe (a) ci-dessus.

(d) Un vol vers un héliport en terrasse ou une héli-plateforme ne doit pas être effectué lorsque la vitesse moyenne du vent à l'héliport en terrasse ou l'héli-plateforme est annoncée comme étant supérieure ou égale à 60 kt.

OPS 3.345 Givre et autres contaminants

(a) L'exploitant doit établir des procédures à suivre lorsqu'il est nécessaire d'effectuer le dégivrage et l'anti-givrage au sol, ainsi que les contrôles de l'état des hélicoptères correspondants.

(b) Le commandant de bord ne doit pas entreprendre un décollage que si les surfaces externes sont dégagées de tout dépôt susceptible d'avoir une incidence négative sur les performances ou la maniabilité de l'hélicoptère, sauf dans les limites spécifiées dans le manuel de vol.

(c) Le commandant de bord ne doit pas entreprendre un vol dans des conditions de givrage connues ou prévues que si l'hélicoptère est certifié et équipé pour faire face à de telles conditions.

OPS 3.350 Emport de carburant et lubrifiant

Le commandant de bord ne doit pas entreprendre un vol sans avoir vérifié que l'hélicoptère emporte au moins la quantité calculée de carburant et d'huile lui permettant d'effectuer le vol en sécurité, compte tenu des conditions d'exploitation prévues.

OPS 3.355 Conditions lors du décollage

Avant d'entreprendre le décollage, le commandant de bord doit s'assurer que, selon les informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'héliport et l'état de la FATO dont l'utilisation est prévue n'empêchent pas un décollage et un départ en sécurité.

MIN 3.360 Application des minimums de décollage

Avant d'entreprendre le décollage, le commandant de bord doit s'assurer que la RVR ou la visibilité et le plafond dans le sens du décollage de l'hélicoptère sont égaux ou supérieurs aux minimums applicables.

OPS 3.365 Altitudes minimales de vol

(Voir IEM OPS 3.250)

Le pilote aux commandes ne doit pas descendre en dessous des altitudes minimales spécifiées sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou lorsque la descente se fait selon des procédures approuvées par l'Autorité.

OPS 3.370 Simulation en vol de situations anormales

L'exploitant doit établir des procédures assurant que la simulation de situations anormales ou d'urgence nécessitant l'application totale ou partielle des procédures anormales ou d'urgence, ainsi que la simulation des conditions météorologiques de vols aux instruments (IMC) à l'aide de moyens artificiels, ne sont pas effectuées lors de vols de transport aérien public.

OPS 3.372 Inspection des toilettes en prévention du feu

Les membres de l'équipage de cabine requis doivent inspecter les toilettes périodiquement au cours de chaque vol et une dernière fois au début de la descente après que tous les passagers aient regagné leurs sièges en application de la consigne "Attachez vos ceintures".

OPS 3.375 Gestion du carburant en vol

(Voir Appendice 1 au paragraphe OPS 3.375)

(a) L'exploitant doit établir des procédures assurant que des vérifications et une gestion du carburant sont effectuées en vol.

(b) Le commandant de bord doit s'assurer que la quantité de carburant utilisable restante pendant le vol n'est pas inférieure au carburant nécessaire pour atteindre un héliport où un atterrissage peut être effectué en sécurité avec encore à bord la réserve finale de carburant.

(c) Le commandant de bord doit déclarer une situation d'urgence lorsque la quantité réelle de carburant utilisable à bord est inférieure à la réserve finale.

OPS 3.380 Intentionnellement blanc

OPS 3.385 Utilisation de l'oxygène de subsistance

Le commandant de bord doit s'assurer que les membres de l'équipage de conduite

engagés dans des tâches essentielles à la sécurité de l'exploitation de l'hélicoptère utilisent de façon continue l'oxygène de subsistance lorsque l'altitude pression de la cabine dépasse 10 000 ft pour une période de plus de 30 minutes, et lorsque l'altitude pression de la cabine dépasse 13 000 ft.

OPS 3.390 Intentionnellement blanc

OPS 3.395 Détection de proximité du sol

Lorsqu'une proximité exagérée du sol est détectée par un membre quelconque de l'équipage de conduite ou par un dispositif avertisseur de proximité du sol le commandant de bord ou le pilote à qui la conduite du vol a été déléguée doit s'assurer qu'une action corrective est immédiatement effectuée, conformément aux procédures d'exploitation, pour rétablir des conditions de vol sures.

MIN 3.400 Conditions lors de l'approche et l'atterrissage

Avant de débuter une approche en vue de l'atterrissage, le commandant de bord doit s'assurer que, compte tenu des informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'aérodrome et l'état de la FATO qu'il est envisagé d'utiliser n'empêchent pas d'effectuer une approche, un atterrissage ou une approche interrompue en sécurité, eu égard aux informations sur les performances contenues dans le manuel d'exploitation.

MIN 3.405 Commencement et poursuite de l'approche

(a) Le commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol a été déléguée peut commencer une approche aux instruments indépendamment de la RVR/visibilité annoncée, mais il ne doit pas la poursuivre au-delà de la radioborne extérieure ou d'une position équivalente si la RVR/visibilité transmise est inférieure aux minimums applicables (voir IEM MIN 3.405).

(b) Quand il n'y a pas de RVR disponible, le commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol a été déléguée peut déduire une valeur équivalente de RVR en convertissant la visibilité météorologique transmise au moyen du sous-paragraphe h de l'appendice 1 au paragraphe MIN 3.430.

(c) Si, après avoir passé la radioborne extérieure ou une position équivalente en accord avec le (a) ci-dessus, la RVR/visibilité transmise devient inférieure aux minimums applicables, le commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol a été déléguée peut poursuivre l'approche jusqu'à l'altitude/hauteur de décision (DA/H) ou l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H).

(d) En l'absence de radioborne extérieure ou de position équivalente, le commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol a été déléguée doit décider de continuer ou d'interrompre l'approche si la RVR/visibilité transmise est inférieure aux minimums applicables (voir IEM MIN 3.405), avant de descendre à moins de 1000 pieds au-dessus de l'héliport sur le segment d'approche finale.

(e) L'approche peut être poursuivie en dessous de la DA/H ou de la MDA/H jusqu'à l'atterrissage complet, à condition que les références visuelles requises soient acquises à la DA/H ou à la MDA/H et maintenues.

OPS 3.410 Intentionnellement blanc

OPS 3.415 Carnet de route

Le commandant de bord doit s'assurer de la mise à jour du carnet de route ou de tout autre document accepté par l'Autorité conformément au paragraphe OPS 3.1055.

OPS 3.420 Compte-rendu d'événements

(a) Incidents en vol

(1) L'exploitant ou le commandant de bord d'un hélicoptère doit soumettre un compte-rendu à l'Autorité pour tout incident qui a menacé ou aurait pu menacer la sécurité du vol.

(2) Les comptes-rendus doivent être transmis dans un délai de 72 heures

après l'occurrence de l'événement sauf si des circonstances exceptionnelles l'empêchent.

(b) Défaillances techniques et dépassement des limitations techniques. Le commandant de bord doit s'assurer que toutes défaillances techniques et tout dépassement des limites techniques survenus lorsqu'il était responsable du vol sont reportés dans le compte rendu matériel attaché à l'hélicoptère.

(c) Incidents de la Circulation Aérienne. Le commandant de bord doit soumettre un compte-rendu d'incident de circulation aérienne conforme aux PANS RAC de l'O.A.C.I. dès qu'un hélicoptère en vol a été mis en danger par :

(1) une quasi-collision avec tout autre objet volant ;

(2) ou une défaillance des procédures de la circulation aérienne ou un non respect des procédures applicables par les services de la circulation aérienne ou par l'équipage de conduite ;

(3) ou une panne des installations des services de la circulation aérienne.

(d) Risques et collisions aviaires

(1) Le commandant de bord observant un risque aviaire potentiel doit immédiatement en avertir la station au sol appropriée.

(2) Si l'hélicoptère dont il a la responsabilité subit une collision avec des oiseaux, le commandant de bord doit soumettre après l'atterrissage un compte-rendu écrit de collision d'oiseaux.

(e) Urgences en vol avec des matières dangereuses à bord. Lorsque survient une urgence en vol et si les conditions le permettent, le commandant de bord doit informer les Services de la Circulation Aérienne appropriés de la présence à bord de toute matière dangereuse (Voir AMC OPS 3.420(e)).

(f) Intrusion illicite. A la suite d'une intrusion illicite à bord d'un hélicoptère, le commandant de bord doit soumettre dès que possible un compte-rendu aux autorités locales ou à l'Autorité.

(g) Irrégularités des installations de navigation et des installations au sol et conditions dangereuses. Le commandant de bord doit notifier à la station au sol concernée, dès qu'il le peut, toute condition potentiellement dangereuse telle que :

(1) une irrégularité de fonctionnement des installations de navigation ou de toute installation au sol ;

(2) ou un phénomène météorologique ;

(3) ou un nuage de cendres volcaniques ;

(4) ou un niveau de radiation élevé ;

rencontrée en vol.

OPS 3.420 Compte rendu d'incidents

(a) Terminologie :

(1) *Incident*. Evénement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un hélicoptère, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

(2) *Incident grave.* Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

(3) *Accident.* Evénement lié à l'utilisation d'un hélicoptère, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

(i) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

(A) dans l'hélicoptère, ou

(B) en contact direct avec une partie quelconque de l'hélicoptère, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou

(C) directement exposée au souffle des turbines ou au souffle rotor,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès, ou

(ii) l'hélicoptère subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement, ou

(iii) l'hélicoptère a disparu ou est totalement inaccessible.

(b) *Compte rendu d'incident*. L'exploitant doit établir des procédures pour le compte rendu des incidents en prenant en compte les responsabilités décrites ci-dessous et les circonstances décrites dans le sous-paragraphe (d) ci-dessous :

(1) l'OPS 3.085(b) précise les responsabilités des membres d'équipage pour le compte-rendu des incidents qui mettent ou pourraient mettre en danger la sécurité de l'exploitation.

(2) le commandant de bord ou l'exploitant de l'hélicoptère doit soumettre un compte rendu à l'Autorité pour tout incident qui met ou pourrait mettre en danger la sécurité de l'exploitation et constaté par lui.

(3) les comptes-rendus doivent être transmis dans un délai de 72 heures après l'occurrence de l'événement sauf si des circonstances exceptionnelles l'empêchent.

(4) le commandant de bord doit s'assurer que toutes les défaillances techniques, connues ou suspectées, et tout dépassement des limitations techniques survenus lorsqu'il était responsable du vol sont reportés dans le compte rendu matériel attaché à l'hélicoptère. Si la défaillance ou le dépassement des limitations techniques met ou pourrait mettre en danger la sécurité de l'exploitation, le commandant de bord doit de plus soumettre un compte rendu à l'Autorité conformément au paragraphe (b)(2) ci-dessus.

(5) dans le cas d'incidents sujets à compte rendu conformément aux sous-paragraphes (b)(1), (b)(2) et (b)(3) ci-dessus, suite à ou relatif à une défaillance, une panne ou une anomalie de l'hélicoptère, de ses équipements ou de tout équipement d'assistance au sol, ou dans le cas d'incidents qui affectent ou pourraient affecter le maintien de la navigabilité de l'hélicoptère, l'exploitant doit également informer l'organisme responsable de la conception ou le fournisseur ou, si applicable, l'organisme responsable de la navigabilité continue, en même temps que le compte rendu est soumis à l'Autorité.

(c) Réservé

(d) *Comptes rendus spécifiques*. Les événements pour lesquels une notification spécifique et des méthodes de compte rendu doivent être utilisés sont décrits ci-dessous :

(1) *Incidents de la circulation aérienne.* Le commandant de bord doit notifier l'incident aux services de la circulation aérienne concernés, dès qu'il le peut, et doit les informer de son intention de

soumettre un compte rendu après le vol dès qu'un hélicoptère en vol a été mis en danger par :

(i) une quasi-collision avec tout autre objet volant ;

(ii) ou une défaillance des procédures de la circulation aérienne ou un non respect des procédures applicables par les services de la circulation aérienne ou par l'équipage de conduite ;

(iii) ou une panne des installations des services de la circulation aérienne.

De plus, le commandant de bord doit informer l'Autorité de l'incident.

(2) (réservé)

(3) *Risques et collisions aviaires*

(i) Le commandant de bord observant un danger aviaire doit en avertir la station au sol appropriée immédiatement.

(ii) S'il est conscient qu'une collision avec des oiseaux s'est produite, le commandant de bord doit soumettre à l'Autorité après l'atterrissage un compte rendu écrit de collision d'oiseaux, dès que l'hélicoptère dont il a la responsabilité subit une collision avec des oiseaux qui entraîne des dommages significatifs à l'hélicoptère ou la perte ou la panne de toute fonction essentielle. Si la collision avec des oiseaux est découverte lorsque le commandant de bord n'est pas disponible, l'exploitant est responsable de la transmission du compte rendu.

(4) *Urgences en vol avec des marchandises dangereuses à bord.* Lorsque survient une urgence en vol et si les conditions le permettent, le commandant de bord doit informer les services de la circulation aérienne appropriés de la présence à bord de toute marchandise dangereuse. Après l'atterrissage, le commandant de bord doit, si l'événement est lié au transport de marchandises dangereuses, se conformer également aux exigences de compte rendu spécifiées au paragraphe OPS 3.1225.

(5) *Intrusion illicite.* A la suite d'une intrusion illicite à bord d'un hélicoptère, le commandant de bord ou, en son absence, l'exploitant doit soumettre dès que possible un compte rendu aux autorités locales et à l'Autorité de l'état de l'exploitant. (voir également le paragraphe OPS 3.1245).

(6) *Rencontre de conditions potentiellement dangereuses.* Le commandant de bord doit avertir les services de la circulation aérienne appropriés dès que possible lorsqu'une condition potentiellement dangereuse, telle qu'une irrégularité de fonctionnement des installations de navigation ou des installations au sol, un phénomène météorologique ou un nuage de cendres volcaniques, est rencontrée en vol.

OPS 3.425 Compte-rendu d'accident

Réservé.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.270 - Arrimage des bagages et du fret

(a) Les procédures établies par l'exploitant pour s'assurer que les bagages à main sont correctement rangés et maintenus doivent tenir compte des points suivants :

(1) chaque objet embarqué dans une cabine doit être rangé uniquement dans un endroit capable de le retenir ;

(2) les limitations en masse indiquées sur, dans ou à côté des compartiments de rangement ne doivent pas être dépassées ;

(3) les rangements sous les sièges ne doivent pas être utilisés sauf pour des sièges équipés d'une barre de maintien et pour des bagages dont la taille permet qu'ils soient correctement retenus par cet équipement ;

(4) des objets ne doivent pas être rangés dans les toilettes ni contre les cloisons qui sont incapables de retenir ces objets en empêchant des mouvements vers l'avant, sur le côté ou vers le haut sauf si la cloison porte une étiquette spécifiant la masse maximale qui peut être placée à cet endroit ;

(5) les bagages et le fret placés dans les armoires ne doivent pas être d'une taille interdisant la fermeture correcte des portes de ces armoires ;

(6) les bagages et le fret ne doivent pas être placés dans des endroits où ils peuvent gêner l'accès aux équipements d'urgence ;

(7) et les contrôles doivent être effectués avant le décollage, l'atterrissage et chaque fois que les consignes "Attacher les ceintures de sécurité" sont allumées ou qu'un ordre équivalent est donné afin de s'assurer que les bagages sont rangés dans des endroits où ils ne peuvent gêner une évacuation de l'hélicoptère ou causer des blessures par une chute (ou autres mouvements) suivant la phase du vol.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.305 - Avitaillement/Reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord ou débarquant

(a) L'exploitant doit établir des procédures pour les opérations d'avitaillement en carburant ou de reprise de carburant avec des passagers à bord, aussi bien rotors arrêtés que rotors tournants, afin de s'assurer que les précautions suivantes sont prises :

(1) les portes du côté de l'avitaillement de l'hélicoptère doivent rester fermées ;

(2) les portes du côté opposé à l'avitaillement de l'hélicoptère doivent rester ouvertes, si le temps le permet ;

(3) les consignes "ATTACHEZ LES CEINTURES" doivent être éteintes ;

(4) les consignes "DEFENSE DE FUMER" doivent être allumées, ainsi que l'éclairage cabine afin de permettre une identification des issues de secours ;

(3) des moyens de lutte contre le feu dimensionnés de manière appropriée doivent être mis en place afin d'être immédiatement disponibles en cas d'incendie ;

(4) du personnel en nombre suffisant doit être immédiatement disponible pour éloigner les passagers de l'hélicoptère en cas d'incendie.

(5) un nombre suffisant de membres d'équipage doit être à bord et être prêt à procéder immédiatement à une évacuation d'urgence ;

(6) tout dégagement de vapeur de carburant dans l'hélicoptère lors de l'avitaillement en carburant ou la reprise de carburant ou toute condition susceptible de créer un danger doit provoquer l'interruption immédiate des transferts de carburant ;

(7) le périmètre au sol, situé en dessous des issues nécessaires à une évacuation d'urgence et les zones de déploiement des toboggans doivent rester dégagés ;

(8) et des dispositions sont prises pour une évacuation rapide et sûre.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.375 - Gestion en vol du carburant.

(a) Suivi du carburant en vol.

(1) Le commandant de bord doit s'assurer que des contrôles sont faits sur le carburant à intervalles réguliers. Le carburant restant doit alors être noté et des évaluations faites pour:

(i) comparer la consommation réelle à celle prévue ;

(ii) vérifier si le carburant restant est suffisant pour terminer le vol ;

(iii) et évaluer le carburant qui restera à bord à l'arrivée à destination.

(2) Le suivi de carburant doit faire l'objet d'un compte-rendu.

(b) Gestion en vol du carburant.

(1) Si le suivi en vol du carburant montre que la quantité de carburant estimée restant à l'arrivée à l'aérodrome de destination est inférieure à la somme de la réserve de dégagement réglementaire et de la réserve finale, le commandant de bord doit :

(i) se dérouter ;

(ii) ou changer de plan de vol conformément au paragraphe MIN 3.295(d)(1) ;

sauf s'il considère plus sûr de poursuivre le vol vers la destination, sachant que,

(2) pour une destination à terre, quand deux aires de prise de contact et d'envol (TLOF) séparées, accessibles, sont disponibles et les conditions météorologiques à destination sont conformes à celles spécifiées pour la planification du vol au paragraphe MIN 3.340(a)(2), le commandant peut permettre la consommation du carburant de dégagement avant d'atterrir à destination.

(c) Lors d'un vol à destination d'un héliport isolé, si le suivi en vol du carburant montre que le carburant estimé restant au dernier point possible pour le déroutement est inférieur à la somme de :

(1) le carburant pour se dérouter vers un héliport sélectionné conformément au paragraphe MIN 3.295(b) ;

(2) la réserve de route ;

(3) et la réserve finale.

le commandant de bord doit :

(4) se dérouter ;

(5) ou continuer vers la destination pourvu que, dans le cas de destinations à terre, l'héliport de destination dispose de deux aires de prise de contact et d'envol (TLOF) séparées, accessibles, et que les conditions météorologiques à destination soient conformes à celles spécifiées pour la planification du vol au paragraphe MIN 3.340(a)(2).

SOUS PARTIE E - OPERATIONS PAR FAIBLE VISIBILITE

Note : Dès lors que l'utilisation d'un simulateur de vol ou d'un dispositif d'entraînement synthétique est requise par cette sous-partie, celui-ci doit être approuvé selon les exigences de la réglementation applicable

MIN 3.430 Minimums opérationnels d'héliport - Généralités

(Voir appendice 1 au MIN 3.430)

(a) L'exploitant doit définir des minimums opérationnels pour chaque héliport qu'il est prévu d'utiliser ; ces minimums ne doivent pas être inférieurs aux valeurs spécifiées en appendice 1. Le mode de calcul de ces minimums doit être acceptable par l'Autorité. De plus ces minimums ne doivent pas être inférieurs à ceux susceptibles d'être établis pour de tels héliports par l'Etat dans lequel est situé cet héliport, sauf approbation spécifique par cet Etat.

Note : Les dispositions du paragraphe ci-dessus n'interdisent pas le calcul en vol des minimums afférents à un héliport de dégagement non planifié, si celui-ci repose sur une méthode acceptée.

(b) Lors de la détermination des minimums opérationnels d'héliport s'appliquant à une opération quelconque, l'exploitant doit tenir compte pleinement des éléments suivants :

(1) le type, les performances et les caractéristiques de pilotage de l'hélicoptère ;

(2) la composition de l'équipage de conduite, ses compétences et son expérience ;

(3) les dimensions et caractéristiques des FATO/pistes susceptibles d'être sélectionnées en vue d'une utilisation ;

(4) la conformité et les performances des aides visuelles et non visuelles disponibles au sol (voir AMC MIN 3.430(b)(4)) ;

(5) les équipements disponibles à bord de l'hélicoptère pour assurer la navigation et/ou le contrôle de la trajectoire de vol, le cas échéant, lors des phases de décollage, d'approche, d'arrondi, de stationnaire, d'atterrissage, de translation après atterrissage et d'approche interrompue ;

(6) les obstacles situés dans les aires d'approche, les aires d'approche interrompue et les trouées d'envol, nécessaires pour l'exécution des procédures d'urgence et les marges de franchissement exigées ;

(7) la hauteur/altitude de franchissement d'obstacles pour les procédures d'approche aux instruments ;

(8) et les moyens de détermination et de transmission des conditions météorologiques.

MIN 3.435 Terminologie

(a) Les termes utilisés dans cette sous-partie et qui ne sont pas définis dans le JAR-1, annexé au règlement communautaire 3922/91, ont les significations suivantes :

(1) Manœuvres à vue - Phase visuelle d'une approche aux instruments, permettant d'amener un hélicoptère en position d'atterrissage sur une FATO/piste qui n'est pas convenablement située pour une approche directe. (Voir IEM MIN 3.435(a)(1))

(2) Procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) - Procédures appliquées à un héliport en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation lors des approches de précision de catégorie II et III et des décollages par faible visibilité.

(3) Décollage par faible visibilité (LVTO) - Un décollage sur une FATO/piste où la portée visuelle de piste (RVR) est inférieure à 400 m.

(4) Approche à vue - Approche effectuée par un aéronef en vol IFR qui n'exécute pas ou interrompt la

procédure d'approche aux instruments et exécute l'approche par repérage visuel du sol et après identification des installations, le cas échéant.

(5) Base des nuages. Hauteur de la base de l'élément le plus bas, observé ou prévu, d'un nuage situé dans le voisinage de l'aérodrome, de l'héliport ou d'une zone spécifique d'exploitation. La hauteur de la base des nuages est normalement mesurée par rapport à l'aérodrome, mais dans le cas d'opérations en mer, la base des nuages est mesurée par rapport au niveau de la mer.

MIN 3.440 Opérations par faible visibilité - Règles opérationnelles générales

(Voir l'appendice 1 au MIN 3.440)

(a) L'exploitant ne doit conduire des opérations de catégorie II ou III, que si :

(1) chaque hélicoptère concerné est certifié pour des opérations avec des hauteurs de décision inférieures à 200 ft, ou sans hauteur de décision, et équipé conformément aux dispositions du JAR-AWO, annexé au règlement communautaire 3922/91, ou un équivalent accepté par l'Autorité ;

(2) un système convenable permettant d'enregistrer les approches et/ou les atterrissages automatiques réussis ou manqués est établi et maintenu afin de contrôler la sécurité globale de l'exploitation ;

(3) les opérations sont approuvées par l'Autorité ;

(4) l'équipage de conduite se compose au moins de deux pilotes ;

(5) et la hauteur de décision est mesurée par un radioaltimètre.

(b) L'exploitant ne doit pas conduire des décollages par faible visibilité avec moins de 150 m de RVR sauf agrément de l'Autorité.

MIN 3.445 Opérations par faible visibilité - Considérations afférentes aux héliports

(a) L'exploitant ne doit pas utiliser un héliport en vue d'effectuer des décollages par faible visibilité avec moins de 150 m de RVR sur un héliport français au sens de l'article 2 de la convention relative à l'aviation civile internationale, à moins que cet héliport ne soit approuvé par l'Autorité, pour de telles opérations.

(b) L'exploitant ne doit pas utiliser un héliport en vue d'effectuer des opérations de catégorie II ou III, à moins que cet héliport ne soit approuvé pour de telles opérations par l'Etat dans lequel est situé cet héliport.

(c) L'exploitant doit s'assurer que des procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) ont été établies pour les héliports où il est prévu d'effectuer des opérations par faible visibilité.

MIN 3.450 Opérations par faible visibilité - Formation et qualifications

(Voir l'appendice 1 au MIN 3.450)

(a) Avant de conduire des décollages par faible visibilité avec moins de 150 m de RVR et des opérations de catégorie II et III l'exploitant doit s'assurer que :

(1) chaque membre d'équipage de conduite :

(i) a subi l'entraînement et les contrôles exigés, prescrits à l'appendice 1, y compris la formation sur simulateur de vol pour exploiter aux valeurs limites de RVR et de hauteur de décision contenues dans l'agrément de l'exploitant pour les opérations de catégorie II/III ;

(ii) et est qualifié conformément à l'appendice 1.

(2) l'entraînement et les contrôles sont menés conformément à un programme détaillé approuvé par l'Autorité et figurant au manuel d'exploitation. Cet entraînement vient en supplément du programme prescrit pour l'entraînement et le maintien des compétences.

(3) et la qualification des membres d'équipage de conduite est spécifique de l'exploitation et du type d'hélicoptère.

MIN 3.455 Opérations par faible visibilité - Procédures opérationnelles

(Voir appendice 1 au MIN 3.455)

(a) L'exploitant doit établir des procédures et instructions applicables au décollage par faible visibilité et aux opérations de catégorie II et III. Ces procédures doivent être incluses dans le manuel d'exploitation et contenir les tâches assignées aux membres de l'équipage de conduite pendant les phases de translation, de décollage, d'approche, d'arrondi, de stationnaire, d'atterrissage, de translation après atterrissage, et d'approche interrompue selon le cas.

(b) Le commandant de bord doit s'assurer que :

(1) L'état des équipements visuels et non visuels est satisfaisant avant de commencer un décollage par faible visibilité ou une approche de précision de catégorie II ou III ;

(2) Les procédures LVP appropriées sont en vigueur, conformément aux informations reçues des organismes de la circulation aérienne (ATS), avant de commencer un décollage par faible visibilité ou une approche de précision de catégorie II ou III ;

(3) Et les membres d'équipage de conduite sont adéquatement qualifiés avant de procéder à un décollage par faible visibilité avec moins de 150 m de RVR ou de procéder à une approche de précision de catégorie II ou III.

MIN 3.460 Opérations par faible visibilité - Equipement minimum

(a) L'exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation l'équipement minimum devant être en état de fonctionnement au début d'un décollage par faible visibilité ou d'une approche de précision de catégorie II ou III, conformément au manuel de vol ou à tout autre document approuvé par l'Autorité.

(b) Le commandant de bord doit s'assurer que l'état de l'hélicoptère et des systèmes de bord pertinents est approprié à l'exploitation spécifique devant être effectuée.

MIN 3.465 Minimums d'exploitation VFR

Réservé

Appendice 1 au paragraphe MIN 3.430 - Minimums opérationnels d'héliport

(Voir IEM à l'appendice 1 au MIN 3.430)

(a) Minimums de décollage

(1) Généralités

(i) Les minimums de décollage établis par l'exploitant doivent être exprimés sous forme de visibilité ou de RVR, en tenant compte de l'ensemble des facteurs propres à chaque héliport qu'il est prévu d'utiliser et des caractéristiques de l'hélicoptère. Lorsqu'il existe un besoin spécifique de voir et d'éviter les obstacles au départ et/ou pour un atterrissage forcé, des conditions supplémentaires (telles que le plafond) doivent être spécifiées.

(ii) Le commandant de bord ne doit pas commencer un décollage, à moins que les conditions météorologiques de l'héliport de départ ne soient égales ou supérieures aux minimums applicables pour l'atterrissage sur cet héliport, à moins qu'un héliport de dégagement au décollage approprié ne soit accessible.

(iii) Lorsque la visibilité météorologique transmise est inférieure à celle exigée pour le décollage et qu'aucune RVR n'est transmise, un décollage ne peut être commencé que si le commandant de bord est à même de déterminer que la RVR/visibilité le long de la FATO/piste de décollage est égale ou supérieure au minimum exigé.

(iv) Lorsque aucune visibilité météorologique ou RVR ne sont disponibles, un décollage ne peut être commencé que si le commandant de bord est à même de déterminer que la

RVR/visibilité le long de la FATO/piste de décollage est égale ou supérieure au minimum exigé.

(2) Référence visuelle

(i) Les minimums de décollage doivent être déterminés afin d'assurer un guidage suffisant permettant un contrôle de l'hélicoptère en cas de décollage interrompu dans des conditions défavorables et la poursuite du décollage après une défaillance du moteur critique.

(ii) Pour les opérations de nuit, un éclairage au sol doit être disponible pour éclairer la FATO/piste et tout obstacle, sauf accord contraire de l'Autorité.

(3) RVR/Visibilité exigée

(i) Pour les exploitations en classe de performances 1, l'exploitant doit établir une RVR et une visibilité respectivement (RVR/VIS) comme minimums de décollage conformément au tableau suivant (voir IEM à l'appendice 1 à l'OPS 3.430 sous paragraphe (a)(3)(i)) :

Tableau 1 - RVR/Visibilité au décollage

Héliport à terre avec procédures de départ IFR	**RVR/Visibilité**
Pas d'éclairage ni de marquage (jour)	250m ou la distance de décollage interrompu, la plus grande des deux distances
Pas de marquage (nuit)	800m
Feux de bordure et d'axe de piste/FATO	200m
Feux de bordure et d'axe de piste/FATO et information sur le RVR	
Héliplateformes en mer	
2 pilotes	250m (1)
1 pilote	500m (1)

Note 1: Le commandant de bord doit s'assurer que la trajectoire nette de décollage est libre de tout obstacle.

(ii) Pour les exploitations en classe de performances 2 au dessus de la terre, le commandant de bord doit exploiter avec des minimums de décollage de 800 m de RVR/VIS et rester en dehors des nuages pendant la manœuvre de décollage jusqu'à qu'il ait atteint les capacités de la classe de performances 1.

(iii) Pour les exploitations en classe de performance 2 en mer, le commandant de bord doit exploiter avec des minimums qui sont au moins ceux de la classe de performance 1 et rester en dehors des nuages pendant la manœuvre de décollage jusqu'à qu'il ait atteint les capacités de la classe de performances 1. (Voir la note 1 du tableau 1 ci-dessus.)

(iv) Le tableau 6 ci-dessous, pour la conversion de la visibilité météorologique transmise en

RVR, ne doit pas être utilisé pour calculer les minimums de décollage.

(b) Approche classique à terre

(1) Minimums liés au système

(i) L'exploitant doit s'assurer que les minimums liés au système pour des procédures d'approche classique qui reposent sur l'utilisation d'un ILS sans alignement de descente (localizer uniquement), d'un VOR (VHF Omni-Range), d'un NDB (Non Directional Beacon), d'un SRA (Surveillance Radar Approach) et d'un VDF (VHF Direction Finding Station), ne sont pas inférieurs aux valeurs de MDH spécifiées dans le tableau 2 ci-dessous :

Tableau 2 - Minimums du système afférents aux aides à l'approche classique

Minimums système	
Installations	**MDH la plus faible**
ILS (sans alignement de descente - LLZ)	250 ft
SRA (se terminant à ½ NM)	250 ft
SRA (se terminant à 1 NM)	300 ft
SRA (se terminant à 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF	300 ft

(2) Hauteur minimale de descente - L'exploitant doit s'assurer que la hauteur minimale de descente dans le cadre d'une approche classique n'est pas inférieure :

(i) à l'OCH (hauteur de franchissement d'obstacles) correspondant à la catégorie de l'hélicoptère considéré ;

(ii) ou au minimum du système.

(3) Référence visuelle - Un pilote n'est pas autorisé à poursuivre une approche en dessous de la MDA/MDH, à moins qu'une au moins des références visuelles mentionnées ci-après, concernant la FATO/piste qu'il est prévu d'utiliser, ne soit distinctement visible et identifiable par le pilote :

(i) une partie du balisage lumineux d'approche ;

(ii) le seuil ;

(iii) les marques de seuil ;

(iv) les feux de seuil ;

(v) les feux d'identification du seuil ;

(vi) l'indicateur lumineux d'angle d'approche ;

(vii) l'aire de toucher des roues ou les marques de l'aire de toucher des roues ;

(viii)les feux de l'aire de toucher des roues ;

(ix) les feux de bordure de FATO/piste ;

(x) toute autre référence visuelle reconnue par l'Autorité.

(4) RVR nécessaire - (Voir AMC MIN 3.430(b)(4))

(i) Pour des approches classiques effectuées par des hélicoptères exploités en classe de performances 1 ou 2, les minimums donnés dans le tableau suivant s'appliquent :

Tableau 3 - Minimums d'approche classique à terre

Minimums d'approche classique à terre (notes (5), (6), (7))				
MDH (ft)	**Installations/RVR**			
	Complètes (1)	**Intermédiaires (2)**	**De base (3)**	**Pas de balisage lumineux d'approche (4)**
250 - 299 ft	600 m	800 m	1000m	1000 m

300 - 449 ft	800 m	1000m	1000m	1000 m
450 ft et plus	1000m	1000m	1000m	1000 m

Note 1 : Les installations complètes comprennent les marques de FATO/piste, le balisage d'approche (haute intensité et moyenne intensité (HI/MI)) d'une longueur égale ou supérieure à 720 m, les feux de bordure de FATO/piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de FATO/piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Note 2 : Les installations intermédiaires comprennent les marques de FATO/piste, le balisage d'approche (HI/MI) d'une longueur comprise entre 420 et 719 m, les feux de bordure de FATO/piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de FATO/piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Note 3 : Les installations de base comprennent les marques de FATO/piste, le balisage d'approche (HI/MI) d'une longueur inférieure à 420 m, une longueur quelconque de feux d'approche basse intensité(LI), les feux de bordure de FATO/piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de FATO/piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Note 4 : Les valeurs de cette colonne s'appliquent aux FATO/pistes sans balisage lumineux d'approche dotées de marques de FATO/piste, avec ou sans feux de bordure de FATO/piste, feux de seuil et feux d'extrémité de FATO/piste.

Note 5 : Ce tableau ne s'applique qu'aux approches conventionnelles dont la pente de descente nominale n'excède pas 4°. Dans le cas de pentes de descente supérieures à 4°, l'indicateur lumineux d'angle d'approche (tel, par exemple, l'indicateur de trajectoire d'approche PAPI) devra en règle générale être également visible à la hauteur minimale de descente.

Note 6 : Les chiffres ci-dessus reflètent soit la RVR transmise, soit la visibilité météo convertie en RVR comme au sous-paragraphe (h) ci-après.

Note 7 : Les MDH figurant au tableau 3 se rapportent au calcul initial de MDH. Lorsqu'on veut lire la RVR correspondante, il n'est pas nécessaire d'arrondir aux 10 ft les plus proches, ce qui peut être fait pour des motifs opérationnels, par exemple pour convertir en MDA.

(ii) Lorsque le point d'approche interrompue (MAPT) est à moins de 1/2 NM du seuil d'atterrissage, les minimums d'approche donnés pour les installations complètes peuvent être utilisés quelle que soit la longueur de balisage d'approche disponible. Cependant, les feux de bord de FATO/piste, les feux de seuil , les feux d'extrémité de FATO/piste et les marques de FATO/piste sont toujours exigés.

(iii) Exploitation de nuit - Pour les opérations de nuit, un éclairage au sol doit être disponible pour éclairer la FATO/piste et tout obstacle, sauf accord contraire de l'Autorité.

(iv) Exploitation monopilote. Pour des exploitations monopilote, la RVR minimum est la plus grande des deux valeurs, 800m ou les minimums du tableau 3.

(c) Approche de précision à terre - Opérations de catégorie I

(1) Généralités - Une opération de catégorie I est une approche de précision aux instruments utilisant ILS, MLS ou PAR suivie d'un atterrissage avec une hauteur de décision égale ou supérieure à 200 ft et une portée visuelle de piste égale ou supérieure à 500 m.

(2) Hauteur de décision - L'exploitant doit s'assurer que la hauteur de décision devant être utilisée pour une approche de précision de catégorie I n'est pas inférieure à:

(i) la hauteur minimale de décision spécifiée, le cas échéant, dans le manuel de vol ;

(ii) la hauteur minimale jusqu'à laquelle l'aide à l'approche de précision peut être utilisée sans les références visuelles requises ;

(iii) l'OCH correspondant à la catégorie de l'hélicoptère considéré ;

(iv) ou 200 ft.

(3) Références Visuelles - Un pilote

n'est pas autorisé à poursuivre une approche au-dessous de la hauteur de décision de catégorie I déterminée conformément aux dispositions du paragraphe (c)(2) ci-dessus, à moins qu'une au moins des références visuelles mentionnées ci-après, concernant la FATO/piste qu'il est prévu d'utiliser, ne soit distinctement visible et identifiable par le pilote :

(i) un élément du balisage lumineux d'approche ;

(ii) le seuil ;

(iii) les marques de seuil ;

(iv) les feux de seuil ;

(v) les feux d'identification du seuil ;

(vi) l'indicateur lumineux d'angle d'approche ;

(vii) l'aire de toucher des roues ou les marques de l'aire de toucher des roues ;

(viii)les feux de l'aire de toucher des roues ;

(ix) les feux de bordure de FATO/piste.

(4) RVR nécessaire - Pour les approches de Catégorie I effectuées par des hélicoptères exploités en classe de performances 1 et 2, les minimums donnés dans le tableau suivant s'appliquent :

Tableau 4 - Minimums pour une approche de précision à terre - Catégorie I

Minimums pour une approche de précision à terre - Catégorie I (5)(6)(7)				
DH (ft)	**Installations/RVR**			
	Complètes (1)	**Intermédiaires (2)**	**De base (3)**	**Pas de balisage lumineux d'approche (4)**
200 ft	500 m	600 m	700 m	1000 m
201 - 250 ft	550 m	650 m	750 m	1000 m
251 - 300 ft	600 m	700 m	800 m	1000 m
301 ft et plus	750 m	800 m	900 m	1000 m

Note 1 : Les installations complètes comprennent les marques de FATO/piste, le balisage d'approche (HI/MI) d'une longueur égale ou supérieure à 720 m, les feux de bordure de FATO/piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de FATO/piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Note 2 : Les installations intermédiaires comprennent les marques de FATO/pistes, le balisage d'approche (HI/MI) d'une longueur comprise entre 420 et 719 m, les feux de bordure de FATO/piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de FATO/piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Note 3 : Les installations de base comprennent les marques de FATO/piste, le balisage d'approche (HI/MI) d'une longueur inférieure à 420 m, une longueur quelconque de feux d'approche basse intensité(LI), les feux de bordure de FATO/piste, les feux de seuil et les feux d'extrémité de FATO/piste. Les feux doivent être en fonctionnement.

Note 4 : Les valeurs de cette colonne s'appliquent aux FATO/pistes sans balisage lumineux d'approche dotées de marques de FATO/piste, avec ou sans feux de bordure de FATO/piste, feux de seuil et feux d'extrémité de FATO/piste.

Note 5 : Les chiffres ci-dessus indiquent soit la RVR transmise, soit la visibilité météo convertie en RVR comme au paragraphe (h).

Note 6 : Le tableau s'applique aux approches conventionnelles caractérisées par un angle d'alignement de descente inférieur ou égal à 4 degrés.

Note 7 : La hauteur de décision mentionnée dans le tableau 5 se réfère à l'évaluation initiale de la hauteur de décision. La sélection de la RVR correspondante ne requiert pas la prise en compte d'un arrondi à la dizaine de pieds supérieure, qui peut être fait pour des raisons opérationnelles, par exemple la conversion en altitude de décision.

(i) Exploitation de nuit - Pour les opérations de nuit, un éclairage au sol doit être disponible pour éclairer la FATO/piste et tout obstacle, sauf accord contraire de l'Autorité.

(ii) Exploitation monopilote. Pour des exploitations monopilote, l'exploitant doit calculer les RVR minimales applicables à l'ensemble des

approches conformément aux dispositions du MIN 3.430 et de cet appendice. Une RVR inférieure à 800 m n'est pas autorisée sauf en cas d'utilisation d'un pilote automatique approprié couplé à un ILS ou MLS auquel cas les minimums normaux s'appliquent. La hauteur de décision appliquée ne doit pas être inférieure à 1,25 fois la hauteur minimale d'emploi du pilote automatique.

(d) Approche de précision à terre - Opérations de catégorie II (Voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe MIN 3.430, paragraphe (d))

(1) Généralités - Une opération de catégorie II est une approche de précision aux instruments suivie d'un atterrissage effectués à l'aide d'un ILS ou d'un MLS caractérisés par :

(i) une hauteur de décision comprise entre 100 et 200 ft ;

(ii) et une portée visuelle de FATO/piste non inférieure à 300 m.

(2) Hauteur de décision - L'exploitant doit s'assurer que la hauteur de décision pour une opération de catégorie II n'est pas inférieure à :

(i) la hauteur minimale de décision spécifiée dans le manuel de vol, si fixée ;

(ii) la hauteur minimale jusqu'à laquelle l'aide à l'approche aux instruments peut être utilisée sans les références visuelles requises ;

(iii) l'OCH correspondant à la catégorie de l'hélicoptère considéré ;

(iv) la hauteur de décision à laquelle l'équipage de conduite est autorisé à exploiter ;

(v) ou 100 ft.

(3) Références Visuelles - Un pilote n'est pas autorisé à poursuivre une approche au-dessous de la hauteur de décision de catégorie II déterminée conformément aux dispositions du paragraphe (d)(2) ci-dessus, à moins qu'une référence visuelle, composée d'un segment comportant au minimum 3 feux consécutifs de l'axe central des feux d'approche, ou des feux d'axe de FATO/piste, ou des feux d'aire de toucher des roues, ou des feux de bordure de FATO/piste ou une combinaison de ceux-ci, ne soit acquise et maintenue. Cette référence visuelle doit inclure un élément latéral de l'ensemble visible au sol, par exemple une barre latérale de la rampe d'approche ou les feux de seuil ou une barrette du balisage de la zone de toucher des roues.

(4) RVR nécessaire - Pour les approches de Catégorie I effectuées par des hélicoptères exploités en classe de performances 1 et 2, les minimums donnés dans le tableau suivant s'appliquent :

Tableau 5 - RVR correspondant à une approche de précision à terre de catégorie II et DH correspondante

Minimums pour une approche de précision à terre - Catégorie II	
Hauteur de Décision	**RVR - couplage du pilote automatique jusqu'en dessous de DH** (Note 1) -
100 ft - 120 ft	300 m
121 ft - 140 ft	400 m
141 ft et plus	450 m

Note 1 : La référence dans ce tableau au "couplage du pilote automatique jusqu'en dessous de DH" correspond à une utilisation du système de pilotage automatique jusqu'à une hauteur n'excédant pas 80 % de la DH applicable. Les exigences en matière de navigabilité, notamment celles concernant la hauteur minimale d'emploi du système de commandes de vol automatique, peuvent affecter la DH devant être appliquée.

(e) Intentionnellement blanc

(f) Manœuvres à vue à terre

(1) réservé (voir définition au paragraphe MIN 3.435(a)(1))

(2) Pour les manœuvres à vue, la MDH spécifiée ne doit pas être inférieure à 250 ft, et la visibilité météorologique ne doit pas être inférieure à 800 m.

(g) Approche à vue - L'exploitant ne doit pas utiliser une RVR inférieure à 800 m pour une approche à vue (voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe MIN 3.430, paragraphe (g)).

(h) Conversion de la visibilité météorologique rapportée en RVR

(1) L'exploitant doit s'assurer qu'une conversion de la visibilité météorologique en RVR n'est pas utilisée pour le calcul des minimums de décollage, des minimums de catégorie II ou III ou dès lors qu'une RVR est transmise.

(2) Lors de la conversion de la visibilité météorologique en RVR dans toutes autres circonstances que celles du sous-paragraphe (h)(1) ci-dessus, l'exploitant doit s'assurer que le tableau ci-après est utilisé :

Tableau 9 - Conversion de la Visibilité en RVR

Eléments du balisage en fonctionnement	**RVR = visibilité météo transmise multipliée par:**	
	Jour	Nuit
Feux de FATO/piste et d'approche HI	1,5	2,0
Tout type de balisage à l'exception de ceux susmentionnés	1,0	1,5
Pas de balisage	1,0	Non applicable

(i) Approche radar aéroportée (ARA) pour des exploitations en survol de l'eau. (Voir IEM à l'appendice 1 à l'OPS 3.430, sous paragraphe (i).)(1) Général

(i) L'exploitant ne doit pas exécuter d'ARA sauf autorisation de l'Autorité.

(ii) Les approches radar aéroportées ne sont permises que pour des plateformes en mer ou des navires en mouvement lorsqu'un concept d'équipage est utilisé.

(iii) Le commandant de bord ne peut entreprendre une approche radar aéroportée que si le radar peut fournir un guidage suffisamment précis pour garantir le passage des obstacles.

(iv) Avant de commencer l'approche finale le commandant de bord doit s'assurer qu'une trajectoire dégagée existe sur l'écran radar pour les segments d'approche finale et d'approche interrompue. Si la marge latérale par rapport à un obstacle quelconque est strictement inférieure à 1,0 NM, le commandant de bord doit :

(A) faire l'approche sur une structure cible voisine et ensuite poursuivre visuellement vers la structure de destination ;

(B) ou faire l'approche depuis une autre direction amenant à une manœuvre à vue.

(v) Le commandant de bord doit s'assurer que le plafond est suffisamment dégagé au dessus de l'héli-plateforme pour permettre un atterrissage en sécurité.

(2) Hauteur minimale de descente (MDH). Nonobstant les minimums aux paragraphes (i) et (ii) ci-dessous, la MDH ne doit pas être inférieure à 50 ft au dessus de la hauteur de l'héli-plateforme.

(i) La MDH est déterminée à partir d'un radioaltimètre. La MDH pour une approche radar aéroportée ne doit pas être inférieure à:

(A) 200 ft de jour ;

(B) 300 ft de nuit.

(ii) La MDH pour une approche amenant à une manœuvre à vue ne doit pas être inférieure à :

(A) 300 ft de jour ;

(B) 500 ft de nuit.

(3) Altitude minimale de descente (MDA). Une MDA ne peut être utilisée que si le radioaltimètre est hors-service. La MDA doit être au minimum de MDH + 200 ft et doit être basée sur un baromètre calibré à la destination ou sur le plus bas QNH prévu pour la région.

(4) Rayon de décision. Le rayon de décision ne doit pas être inférieur à 0,75 NM à moins que l'exploitant n'ait démontré à l'Autorité qu'un rayon de décision inférieur peut être utilisé à un niveau acceptable de sécurité.

(5) Référence visuelle. Un pilote ne peut continuer une approche au delà du rayon de décision ou en deçà de la MDH/MDA que s'il est en contact visuel avec la destination.

(6) Exploitations monopilotes. La MDH/MDA pour une ARA monopilote doit être de 100 ft supérieure à celle calculée en utilisant les sous-paragraphes (2) et (3) ci-dessus. Le rayon de décision ne doit pas être inférieur à 1,0 NM.

(j) Procédures IFR sans organisme de la circulation aérienne

(1) Au décollage

Lorsqu'il n'existe pas d'héliport de dégagement au décollage accessible (voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe MIN 3.430, paragraphe (j)) et qu'une procédure peut être effectuée sur l'héliport de départ, les paramètres météorologiques au moment du décollage doivent être supérieurs aux minimums opérationnels d'atterrissage requis.

De nuit, le décollage n'est autorisé que si le balisage réglementaire existe et fonctionne.

Les décollages par faible visibilité ne sont pas autorisés.

(2) A l'arrivée

Les procédures d'approche aux instruments ne sont autorisées que s'il existe une station désignée pour fournir le QNH ou un système de transmission automatique de paramètres (STAP) et si l'héliport est ouvert à de telles opérations.

Elles sont obligatoirement suivies d'une manœuvre à vue.

(3) L'héliport de dégagement, choisi par le commandant de bord, est pourvu d'un organisme de la circulation aérienne dans les plages horaires d'utilisation prévues.

(4) Pour les opérations de transport régulier, un représentant de l'exploitant devra être présent sur l'héliport et devra disposer des consignes approuvées lui permettant de déclencher le plan de secours de l'héliport ainsi que les phases d'urgence si nécessaire.

Appendice 1 au paragraphe MIN 3.440 - Opérations par faible visibilité - Règles générales d'exploitation

(a) Généralités - Les procédures décrites ci-après s'appliquent à l'introduction et à l'agrément d'opérations par faible visibilité.

(b) Démonstration opérationnelle de systèmes embarqués - L'exploitant doit se conformer aux exigences décrites au paragraphe (c) ci-après lors de la mise en service en catégorie II ou III d'un type d'hélicoptère qui n'a jamais été exploité en catégorie II ou III dans l'un des Etats parties contractantes à l'accord sur l'Espace économique européen.

Note : Pour les hélicoptères d'un type déjà exploité en catégorie II ou III dans un autre Etat partie contractante à l'accord sur l'Espace économique européen, le programme de démonstration en service du paragraphe (f) s'applique à la place de ces dispositions.

(1) Fiabilité opérationnelle - Le taux de réussite des Catégories II et III ne

doit pas être inférieur à celui exigé dans le JAR-AWO annexé au règlement communautaire 3922/91.

(2) Critères d'une approche réussie - Une approche est considérée comme réussie dès lors que :

(i) les critères sont conformes à ceux spécifiés dans le JAR-AWO annexé au règlement communautaire 3922/91 ou tout autre document équivalent ;

(ii) il ne se produit aucune panne significative des systèmes de l'hélicoptère.

(c) Collecte de données lors de la démonstration du système embarqué - Généralités

(1) L'exploitant doit établir un système de surveillance permettant la mise en œuvre de vérifications périodiques pendant la période d'évaluation opérationnelle, avant que l'exploitant ne soit autorisé à effectuer des opérations de catégorie II ou III. Ce système de surveillance doit couvrir l'ensemble des approches réussies et interrompues, en spécifiant dans ce dernier cas les raisons, et inclure un enregistrement sur les défaillances des composants du système. Ce système de surveillance doit reposer sur les comptes-rendus de l'équipage de conduite et les enregistrements automatiques prescrits aux paragraphes (d) et (e) ci-après.

(2) Les enregistrements des approches peuvent se produire sur les vols normaux en ligne ou sur d'autres vols effectués par l'exploitant.

(d) Collecte de données lors de la démonstration du système embarqué - Opérations avec une DH égale ou supérieure à 50 ft

(1) Les données se rapportant à des opérations avec une DH supérieure ou égale à 50 ft doivent être enregistrées et vérifiées par l'exploitant et contrôlées par l'Autorité si nécessaire.

(2) L'équipage de conduite peut se limiter à enregistrer les données ci-après spécifiées :

(i) héliport et FATO/piste utilisés ;

(ii) conditions météorologiques ;

(iii) heure ;

(iv) nature de la panne conduisant à une approche interrompue ;

(v) précision du contrôle de la vitesse ;

(vi) position du compensateur lors de la déconnexion du système de pilotage automatique ;

(vii) compatibilité du système de pilotage automatique, du directeur de vol et des écarts bruts ;

(viii)indication de la position de l'hélicoptère par rapport à l'axe ILS à 30 m(100 ft) ;

(ix) et position du toucher des roues ou des patins.

(3) Le nombre d'approches approuvé par l'Autorité, effectuées lors de l'évaluation initiale, doit être suffisant pour démontrer que la performance du système génère en utilisation en ligne un taux de fiabilité de 90% et un taux d'approches réussies de 95%.

(e) Collecte de données lors de la démonstration du système embarqué - Opérations avec une DH inférieure à 50 ft ou sans DH

(1) Pour des opérations avec une DH inférieure à 50 ft ou sans DH, un système enregistreur de vol ou tout autre équipement donnant les informations appropriées doit être utilisé, en plus des comptes-rendus de l'équipage de conduite, afin de confirmer que le système se comporte comme prévu en exploitation en ligne. Les données ci-après sont exigées :

(i) répartition des écarts ILS à 30 m (100 ft), au toucher des

roues/patins, et le cas échéant, lors de la déconnexion du système automatique de roulage après atterrissage et les valeurs maximales des écarts entre ces points ;

(ii) et le taux de descente lors du toucher des roues ou des patins.

(2) Toute irrégularité à l'atterrissage doit faire l'objet d'une enquête exhaustive exploitant l'ensemble des données disponibles afin d'en déterminer la cause.

(f) Démonstration opérationnelle

Note : L'exploitant qui remplit les exigences du sous-paragraphe (b) ci-dessus sera considéré comme remplissant les exigences de démonstration opérationnelle contenues dans ce paragraphe.

(i) Preuve doit être faite que la fiabilité et les performances du système lors des opérations en ligne sont adaptées aux concepts d'exploitation. Un nombre suffisant d'atterrissages réussis, déterminé par l'Autorité, doit être effectué dans le cadre des opérations en ligne, vols d'entraînement compris, en utilisant les systèmes d'atterrissage et de translation au sol automatiques installés, sur chaque type d'hélicoptère.

(ii) Cette démonstration doit être effectuée sur des ILS de catégorie II ou III. Toutefois, si l'exploitant en décide ainsi, des démonstrations peuvent être effectuées sur d'autres ILS, à condition que la quantité de données enregistrées soit suffisante pour déterminer la cause de performances non satisfaisantes.

(iii) Si l'exploitant possède différentes variantes d'un même type d'hélicoptère utilisant des commandes de vol et des systèmes d'affichage identiques, ou des commandes de vol et des systèmes d'affichage différents sur un même type d'hélicoptère, l'exploitant doit démontrer la conformité des variantes aux critères de performances du système de base ; cependant l'exploitant n'est pas tenu d'effectuer une démonstration opérationnelle complète pour chaque variante.

(iv) Dès lors que l'exploitant introduit, dans le cadre d'opérations de catégorie II ou III, un type d'hélicoptère déjà approuvé par l'Autorité d'un Etat partie contractante à l'accord sur l'Espace économique européen, un programme de démonstration réduit peut être approuvé.

(g) Surveillance Continue

(1) Après l'obtention de l'autorisation initiale, les opérations doivent en permanence être surveillées par l'exploitant afin de détecter toutes dérives avant qu'elles ne deviennent dangereuses. Les comptes-rendus de l'équipage de conduite peuvent être utilisés à cette fin.

(2) Les informations suivantes doivent être conservées pendant une période de 12 mois :

(i) Le nombre total d'approches par type d'hélicoptère, lorsque l'équipement de catégorie II ou III embarqué a été utilisé pour réussir des approches, simulées ou réelles, aux minimums catégorie II ou III applicables.

(ii) Le compte-rendu des approches et/ou atterrissages automatiques manqués, ventilé par héliport et par hélicoptère, dans les catégories suivantes :

(A) défaillances des équipements embarqués ;

(B) difficultés au niveau des installations au sol ;

(C) approches manquées en raison des instructions

émanant du contrôle de la circulation aérienne (ATC) ;

(D) ou autres motifs.

(3) L'exploitant doit établir une procédure de surveillance des performances du système d'atterrissage automatique de chaque hélicoptère.

(h) Périodes transitoires

(1) Exploitants sans expérience préalable des opérations de catégorie II ou III

(i) L'exploitant n'ayant aucune expérience préalable des opérations de catégorie II ou III peut être autorisé à effectuer des opérations de catégorie II ou IIIA, à condition d'avoir acquis une expérience minimale de 6 mois d'exploitation en opérations de catégorie I sur le type d'hélicoptère considéré.

(ii) Au terme des 6 mois d'opérations de catégorie II ou IIIA sur le type d'hélicoptère considéré, l'exploitant peut être autorisé à procéder à des opérations de catégorie IIIB. L'Autorité peut, lors de la délivrance d'une telle autorisation, imposer des minimums supérieurs aux minimums les plus bas applicables, pour une période supplémentaire. L'augmentation des minimums devra en règle générale concerner uniquement la RVR et/ou une restriction des opérations sans hauteur de décision ; ces minimums doivent être tels qu'ils n'exigent aucune modification des procédures d'exploitation.

(2) Exploitants bénéficiant d'une expérience préalable des opérations de catégorie II ou III - L'exploitant bénéficiant d'une expérience préalable des opérations de catégorie II ou III peut obtenir du ministre chargé de l'aviation civile, sur demande, l'autorisation de réduire la période transitoire.

(i) Entretien des équipements de catégorie II, catégorie III et LVTO (Décollage par faible vsibilité) - Des consignes d'entretien des systèmes de guidage embarqué doivent être établies par l'exploitant en liaison avec le fabricant et figurer dans le programme d'entretien des hélicoptères de l'exploitant ; ces consignes doivent être approuvées par l'Autorité.

Appendice 1 au paragraphe MIN 3.450 - Opérations par faible visibilité - Formation et qualifications

(a) Généralités - L'exploitant doit s'assurer que la formation de l'équipage de conduite aux opérations par faible visibilité comprend un programme structuré de formation au sol, sur simulateur et/ou en vol. L'exploitant peut abréger le contenu de la formation, comme prescrit aux sous-paragraphes (2) et (3) ci-après, à condition que le contenu de la formation abrégée soit acceptable par l'Autorité.

(1) Les membres d'équipage de conduite sans expérience de la catégorie II ou de la catégorie III doivent suivre la totalité du programme de formation prescrit aux sous-paragraphes (b), (c) et (d) ci-après.

(2) Les membres d'équipage de conduite possédant une expérience de la catégorie II ou de la catégorie III acquise avec un autre exploitant communautaire peuvent suivre un cours au sol abrégé.

(3) Les membres d'équipage de conduite possédant une expérience de la catégorie II ou de la catégorie III avec l'exploitant peuvent suivre une formation, au sol, sur simulateur et/ou en vol, abrégée. La formation abrégée doit inclure au minimum les exigences des sous-paragraphes (d)(1), (d)(2)(i) ou (d)(2)(ii) selon le cas, et (d)(3)(i).

(b) Formation sol - L'exploitant doit s'assurer que la formation initiale au sol pour les opérations par faible visibilité couvre au moins :

(1) les caractéristiques et limites du

système ILS et/ou MLS ;

(2) les caractéristiques des aides visuelles ;

(3) les caractéristiques du brouillard ;

(4) les performances et limites opérationnelles du système embarqué spécifique ;

(5) les effets des précipitations, de la formation de givre, du cisaillement de vent et des turbulences dans les basses couches ;

(6) les incidences des pannes spécifiques de l'hélicoptère ;

(7) l'utilisation et les limites des transmissomètres mesurant la RVR ;

(8) les principes des exigences en matière de marges de franchissement d'obstacles ;

(9) l'identification des pannes des installations au sol et les mesures à prendre dans de telles circonstances ;

(10) les procédures et précautions à prendre en ce qui concerne les mouvements au sol pendant les opérations, quand la RVR est égale ou inférieure à 400 m et toutes procédures supplémentaires exigées lors d'un décollage effectué dans des conditions de visibilité inférieure à 150 m ;

(11) la raison des hauteurs de décision basées sur les radioaltimètres et les effets du relief dans la zone d'approche sur les indications du radioaltimètre et sur les systèmes d'approche et d'atterrissage automatiques ;

(12) l'importance et la raison, le cas échéant, de la hauteur d'alerte ainsi que les mesures à prendre en cas de panne éventuelle au-dessus et en dessous de la hauteur d'alerte ;

(13) les exigences de qualification permettant aux pilotes d'obtenir et de conserver l'autorisation d'effectuer des décollages par faible visibilité et des opérations de catégorie II ou III ;

(14) et l'importance d'une position assise et visuelle correcte.

(c) Formation sur simulateur et/ou en vol

(1) L'exploitant doit s'assurer que la formation sur simulateur et/ou en vol pour des opérations par faible visibilité inclut :

(i) les vérifications du bon état de fonctionnement des équipements au sol et à bord ;

(ii) les effets causés par des modifications de l'état des installations au sol sur les minimums ;

(iii) la surveillance des systèmes de pilotage automatique et du niveau opérationnel du système d'atterrissage automatique en soulignant les dispositions à prendre en cas de panne de ces systèmes ;

(iv) les mesures à prendre en cas de pannes comme celles des moteurs, des systèmes électriques, hydrauliques ou de pilotage ;

(v) les effets des défectuosités connues et l'utilisation de listes minimales d'équipements ;

(vi) les limites d'exploitation résultant de la certification ;

(vii) des indications sur les repères visuels nécessaires à la hauteur de décision, ainsi que des informations sur les écarts maximums autorisés par rapport au plan de descente ou à l'axe de FATO/piste ;

(viii)et l'importance et la signification, le cas échéant, de la hauteur d'alerte ainsi que les mesures à prendre en cas de panne éventuelle au-dessus et en dessous de la hauteur d'alerte.

(2) L'exploitant doit s'assurer que chaque membre de l'équipage de conduite est formé à l'exercice des tâches qui lui sont assignées et instruit sur la coordination nécessaire avec les autres membres d'équipage. Il faudrait utiliser au maximum les simulateurs de

vol convenablement équipés pour ce type d'opérations.

(3) La formation doit être divisée en plusieurs phases couvrant l'exploitation normale en l'absence de panne des équipements ou de l'hélicoptère, mais incluant l'ensemble des conditions météorologiques susceptibles d'être rencontrées et les scénarios détaillés de panne des équipements et de l'hélicoptère susceptible d'affecter les opérations de catégorie II ou III. Si l'hélicoptère est équipé de systèmes hybrides ou autres systèmes spécifiques (tels que collimateurs de pilotage tête haute ou équipements de vision sophistiqués), les membres de l'équipage de conduite doivent s'exercer à l'utilisation de ces systèmes en mode normal et anormal durant la phase d'entraînement sur simulateur.

(4) Les procédures appropriées, en cas d'incapacité d'un membre d'équipage lors des décollages par faible visibilité et des opérations de catégorie II et III, doivent être pratiquées.

(5) Pour les hélicoptères pour lesquels il n'existe pas de simulateur spécifique de type, les exploitants doivent s'assurer que la phase initiale de formation en vol portant sur les scénarios visuels des opérations de catégorie II est effectuée sur un simulateur agréé à cette fin par l'Autorité. Une telle formation doit inclure un minimum de 4 approches. La formation et les procédures spécifiques au type doivent être effectuées sur hélicoptère.

(6) La formation aux opérations de catégorie II et III doit au moins comprendre les exercices suivants :

(i) approche utilisant les systèmes de guidage en vol, de pilotage automatique et de contrôle appropriés de l'hélicoptère jusqu'à la hauteur de décision appropriée, et incluant une transition vers le vol à vue et l'atterrissage ;

(ii) approche tous moteurs en fonctionnement en utilisant les systèmes de guidage en vol, de pilotage automatique et de contrôle appropriés de l'hélicoptère, jusqu'à la hauteur de décision appropriée, suivie d'une approche interrompue ; l'ensemble sans référence visuelle extérieure ;

(iii) le cas échéant, des approches utilisant les systèmes de pilotage automatique en vue d'un arrondi, d'un stationnaire, d'un atterrissage et d'une translation après atterrissage automatiques ;

(iv) et utilisation normale des systèmes appropriés avec et sans acquisition des repères visuels à la hauteur de décision.

(7) Les phases suivantes de la formation initiale doivent comprendre au minimum :

(i) approches avec panne de moteur à différents stades de l'approche ;

(ii) approches avec panne d'équipements critiques (par exemple, les systèmes électriques, les systèmes de pilotage automatique, les systèmes ILS/MLS au sol ou à bord, ainsi que leurs systèmes de contrôle) ;

(iii) approches où les pannes du pilote automatique à faible altitude exigent :

(A) soit un transfert au pilotage manuel pour effectuer l'arrondi, le stationnaire, l'atterrissage et la translation après l'atterrissage ou l'approche interrompue ;

(B) soit un transfert au pilotage manuel ou à un mode automatique dégradé permettant de contrôler l'approche interrompue à la hauteur de décision ou

l'atterrissage interrompu, y compris lorsqu'un toucher des roues (le cas échéant) sur la FATO/piste peut en résulter ;

(iv) pannes des systèmes se traduisant par une déviation excessive du localiser ou du glide (respectivement radiophares d'alignement de piste et de descente), à la fois au-dessus et en dessous de la hauteur de décision, dans les conditions de visibilité minimale autorisées pour l'opération. De plus si le collimateur de pilotage tête haute constitue un mode dégradé du système automatique ou si c'est l'unique mode d'arrondi la reprise en main pour un atterrissage manuel doit être effectuée ;

(v) et pannes et procédures spécifiques au type ou variante d'hélicoptère.

(8) Le programme de formation doit prévoir un entraînement pratique aux erreurs de manipulation exigeant un retour vers des minimums supérieurs.

(9) Le programme de formation doit également porter sur le pilotage de l'appareil, lorsqu'une panne survenant durant une approche de précision de catégorie III avec un système passif après panne, se traduit par une déconnexion du pilote automatique à, ou en dessous de, la hauteur de décision, dès lors que la dernière RVR transmise est inférieure ou égale à 300 m.

(10) Dans le cadre de décollages effectués avec des RVR égales ou inférieures à 400 m, la formation doit couvrir les pannes de systèmes et de moteurs se traduisant par la poursuite ou l'abandon du décollage.

(d) Stage d'adaptation nécessaire pour effectuer des décollage par faible visibilité et des opérations de catégorie II et III - L'exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite suit la formation suivante aux procédures par faible visibilité, lors de l'adaptation à un autre type ou variante d'hélicoptère avec lequel des opérations de décollage par faible visibilité et de catégorie II et catégorie III seront effectuées. L'expérience exigée de chaque membre d'équipage de conduite pour entreprendre une formation abrégée figure aux sous-paragraphes (a)(2) et (a)(3) ci-dessus :

(1) Formation sol - Les exigences appropriées requises au sous-paragraphe (b) ci-dessus, en tenant compte de la formation et de l'expérience acquises par le membre d'équipage de conduite en catégorie II et catégorie III.

(2) Formation sur simulateur et/ou en vol.

(i) Un minimum de 8 approches et/ou atterrissages sur un simulateur agréé à cet effet.

(ii) En cas d'absence de simulateur spécifique au type, il est exigé un minimum de 3 approches, dont au moins 1 remise des gaz sur hélicoptère.

(iii) Une formation complémentaire appropriée si des équipements spéciaux sont exigés, tels que collimateur de pilotage tête haute ou équipement EVS.

(3) Qualification des membres d'équipage de conduite - Les qualifications des membres d'équipage de conduite sont particulières à chaque exploitant et au type d'hélicoptère utilisé.

(i) L'exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite subit un contrôle avant d'exécuter des opérations de catégorie II et catégorie III.

(ii) Le contrôle prescrit au sous-paragraphe (i) ci-dessus peut être remplacé par l'exécution satisfaisante de l'entraînement sur simulateur et/ou en vol prescrit au sous-paragraphe (d)(2) ci-dessus.

(4) Vol en ligne supervisé - L'exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite exécute les vols en ligne supervisés suivants :

(i) Pour la catégorie II, lorsqu'un atterrissage en mode manuel est exigé, un minimum de 3 atterrissages avec déconnexion du pilote automatique.

(ii) Pour la catégorie II et III, un minimum de 3 atterrissages en mode automatique, cependant un seul atterrissage automatique est exigé lorsque l'entraînement prescrit au sous-paragraphe (d)(2) ci-dessus a été conduit sur un simulateur de vol pouvant dispenser une formation à temps de vol zéro.

(e) Expérience de commandement et sur le type - Avant de commencer des opérations de catégorie II ou III, les exigences complémentaires suivantes sont applicables aux commandants de bord, ou aux pilotes à qui la conduite du vol a été déléguée, n'ayant pas l'expérience du type d'hélicoptère considéré :

(1) 50 heures de vol ou 20 étapes sur le type d'hélicoptère considéré , y compris les vols en ligne sous supervision ;

(2) et 100 m doivent être ajoutés à la RVR minimale applicable aux opérations de catégorie II ou III, à moins qu'il n'ait été préalablement qualifié chez l'exploitant d'un Etat la Communauté européenne, Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou la Confédération Suisse, pour des opérations de catégorie II ou III, jusqu'à ce qu'un total de 100 heures de vol ou 40 étapes, y compris les vols en ligne sous supervision, ait été accompli sur le type ;

(3) L'Autorité peut décider d'une réduction des exigences d'expérience de commandement ci-dessus, pour des membres d'équipage de conduite possédant une expérience antérieure de commandement en catégorie II et catégorie III.

(f) Décollage par faible visibilité caractérisé par une RVR inférieure à 150 m

(1) L'exploitant doit s'assurer qu'avant d'être autorisés à effectuer des décollages avec des RVR inférieures à 150 m, les équipages de conduite ont suivi la formation suivante :

(i) décollage normal en conditions de RVR minimale autorisée ;

(ii) décollage en conditions de RVR minimale autorisée et un moteur en panne au PDD ou après ;

(iii) et décollage en conditions de RVR minimale autorisée et un moteur en panne avant le PDD.

(2) L'exploitant doit s'assurer que la formation exigée au sous-paragraphe (1) ci-dessus est dispensée sur un simulateur agréé. Cette formation doit comporter l'utilisation de tous équipements et procédures spéciaux. En cas d'absence de simulateur approuvé, l'Autorité peut approuver une telle formation sur hélicoptère sans exiger l'application des conditions de RVR minimale.

(3) L'exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage de conduite a subi un contrôle avant d'effectuer un décollage par faible visibilité avec une RVR inférieure à 150 m, selon le cas. Le contrôle ne peut être remplacé que par l'exécution satisfaisante de la formation sur simulateur et/ou sur hélicoptère requise par le sous-paragraphe (f)(1) lors de l'adaptation à un type d'hélicoptère.

(g) Entraînement et contrôles périodiques - Opérations par faible visibilité

(1) (Voir IEM à l'appendice 1 au MIN 3.450, paragraphe (g)(1)) L'exploitant doit s'assurer que, en accord avec l'entraînement périodique et les contrôles hors-ligne de

l'exploitant, la connaissance d'un pilote et sa capacité à effectuer les tâches associées à la catégorie particulière d'opération pour laquelle il est autorisé , sont vérifiées. Le nombre requis d'approches au cours de la période de validité du contrôle hors-ligne de l'exploitant doit être au minimum de trois, l'une d'elles pouvant être remplacée par une approche et un atterrissage dans l'hélicoptère en utilisant les procédures approuvées de catégorie II ou III. Une approche interrompue devrait être effectuée durant la conduite du contrôle hors-ligne de l'exploitant. Si l'exploitant est autorisé à effectuer des décollages avec une RVR de moins de 150 m, au moins un décollage par faible visibilité (LVTO) avec les minimums applicables les plus faibles devrait être effectué durant le contrôle hors-ligne de l'exploitant.

(2) Pour les opérations de catégorie III, l'exploitant doit utiliser un simulateur de vol agréé pour un entraînement périodique aux opérations de catégorie III.

(3) L'exploitant doit s'assurer que, pour les opérations de catégorie III sur des hélicoptères équipés d'un système de contrôle du vol passif après panne, une approche interrompue est effectuée au moins une fois pendant la période couverte par trois contrôles hors-ligne consécutifs de l'exploitant comme résultat d'une panne du pilote automatique à, ou en dessous de, la hauteur de décision, la dernière indication de RVR étant égale ou inférieure à 300 m.

(4) L'Autorité peut autoriser l'entraînement et le contrôle périodiques pour les opérations de catégorie II et les décollages par faible visibilité (LVTO) sur un type d'hélicoptère, dès lors qu'il n'existe aucun simulateur de vol agréé disponible.

Note : L'expérience récente pour les LVTO et les opérations de catégorie II/III fondée sur les approches automatiques est maintenue par l'entraînement et le contrôle périodique tels que décrits dans ce paragraphe.

Appendice 1 au paragraphe MIN 3.455 - Opérations par faible visibilité - Procédures d'exploitation

(a) Généralités - Les opérations par faible visibilité comprennent :

(1) le décollage manuel (avec ou sans recours aux systèmes de guidage électroniques) ;

(2) l'approche automatique sous la hauteur de décision, suivie d'un arrondi, d'un stationnaire, d'un atterrissage et de la translation après atterrissage en mode manuel ;

(3) l'approche automatique suivie d'un arrondi, d'un stationnaire et d'un atterrissage en mode automatique et de la translation après atterrissage en mode manuel ;

(4) et l'approche automatique suivie d'un arrondi, d'un stationnaire, d'un atterrissage et de la translation après atterrissage automatiques ; lorsque la RVR utilisable est inférieure à 400 m.

Note 1 : Un système hybride peut être utilisé sur l'un quelconque de ces modes d'exploitation.

Note 2 : D'autres formes de systèmes de guidage ou d'affichages peuvent être certifiées et approuvées par l'Autorité.

(b) Procédures et consignes d'exploitation

(1) La nature et la portée exactes des procédures et consignes fournies dépendent des équipements embarqués utilisés et des procédures appliquées. L'exploitant doit clairement définir les tâches assignées aux membres de l'équipage de conduite durant les phases de décollage, d'approche, d'arrondi, de stationnaire, de translation après atterrissage et d'approche interrompue dans le manuel d'exploitation. Il convient tout particulièrement de souligner les responsabilités de l'équipage de conduite pendant les transitions des conditions de vol aux instruments aux conditions de vol à vue et sur les procédures à suivre en cas de

détérioration des conditions de visibilité ou de survenance d'une panne. Une attention particulière doit être accordée à la répartition des tâches au sein du poste de pilotage, afin de s'assurer que la charge de travail du pilote, prenant la décision d'atterrir ou de procéder à une approche interrompue, lui permet de se consacrer à la surveillance et à la prise de décision.

(2) L'exploitant doit spécifier les procédures et instructions opérationnelles détaillées dans le manuel d'exploitation. Les instructions doivent être compatibles avec les limitations et procédures obligatoires spécifiées dans le manuel de vol et couvrir notamment les points suivants :

(i) les vérifications du bon état de fonctionnement des équipements embarqués, avant le départ et en vol ;

(ii) l'effet d'une modification de l'état des installations au sol et des équipements embarqués sur les minimums ;

(iii) les procédures de décollage, d'approche, d'arrondi, de stationnaire, d'atterrissage, de translation après atterrissage et d'approche interrompue ;

(iv) les procédures à suivre en cas de pannes, d'alarmes et autres situations anormales ;

(v) les références visuelles minimales exigées ;

(vi) les importances d'une position assise et visuelle correcte ;

(vii) les mesures à prendre suite à une détérioration des références visuelles ;

(viii)la répartition des tâches de l'équipage permettant la mise en œuvre des procédures spécifiées aux sous-paragraphes (i) à (iv) et (vi) ci-dessus, afin de permettre au commandant de bord de se consacrer principalement à la surveillance et à la prise de décision ;

(ix) l'exigence que toutes les annonces de hauteurs inférieures à 200 ft soient basées sur un radioaltimètre et qu'un pilote continue à surveiller les instruments de l'hélicoptère jusqu'à la fin de l'atterrissage ;

(x) l'exigence de protection des aires sensibles du localiser (radiophare d'alignement de piste) ;

(xi) l'utilisation d'informations afférentes à la vitesse du vent, au cisaillement de vents, aux turbulences, à la contamination de la FATO/piste et à l'utilisation des transmissomètres multiples ;

(xii) les procédures à appliquer dans le cadre d'exercices d'approche et d'atterrissage sur des FATO/pistes où les procédures d'exploitation de catégorie II ou III ne sont pas déclenchées ;

(xiii)les limitations opérationnelles issues de la certification ;

(xiv)et les informations sur les déviations maximales autorisées par rapport au glide et/ou au localiser (radiophares d'alignement de descente et/ou de piste) de l'ILS.

Intentionnellement blanc

SOUS-PARTIE F - PERFORMANCES GENERALITES

OPS 3.470 Champ d'application

(a) L'exploitant doit s'assurer que les hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19, ou les hélicoptères exploités depuis ou vers des héliports situés dans un environnement hostile en zone habitée, sont exploités conformément aux dispositions de la Sous-partie G (Classe de performances 1) ;

(b) Sauf cas prévu au sous-paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit s'assurer que les hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure ou égale à 19 mais supérieure à 9 sont exploités conformément aux dispositions des Sous-parties G ou H (Classe de performances 1 ou 2) ;

(c) Sauf cas prévu au sous-paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit s'assurer que les hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est inférieure ou égale à 9 sont exploités conformément aux dispositions des Sous-parties G, H ou I (Classe de performances 1, 2 ou 3).

OPS 3.475 Généralités

(a) L'exploitant doit s'assurer que la masse de l'hélicoptère :

(1) au début du décollage ; ou, dans l'éventualité d'une replanification en vol :

(2) au point à partir duquel le plan de vol exploitation révisé s'applique ;

n'excède pas la masse à laquelle les exigences de la sous-partie appropriée peuvent être satisfaites pour le vol devant être effectué, compte tenu des réductions supposées de masse au fur et à mesure du déroulement du vol et d'une vidange de carburant telle que prévue dans l'exigence particulière.

(b) L'exploitant doit s'assurer que les données approuvées relatives aux performances et figurant dans le manuel de vol sont utilisées afin de déterminer la conformité aux exigences stipulées dans la Sous-partie appropriée, complétées si nécessaire par d'autres données acceptables pour l'Autorité comme stipulé dans la Sous-partie appropriée. Lors de l'application des facteurs requis par la sous-partie appropriée, tous les facteurs opérationnels figurant déjà dans les données de performances du manuel de vol peuvent être pris en compte, pour éviter la double application de ces facteurs.

(c) Lors de la démonstration de la conformité aux exigences de la Sous-partie appropriée, on devra tenir compte de la configuration de l'hélicoptère, de l'environnement et du fonctionnement des systèmes pouvant avoir un effet défavorable sur les performances.

OPS 3.480 Terminologie

(a) Les termes utilisés dans les sous-parties F, G, H, I et J et non définis dans le JAR-1, ont la signification suivante :

(1) "Catégorie A" en ce qui concerne les hélicoptères signifie hélicoptères multimoteurs avec les caractéristiques d'isolation des moteurs et des systèmes spécifiées dans les JAR 27 et 29, ou équivalent jugé acceptable par l'Autorité, et des données de performances dans le manuel de vol basées sur un concept de panne du moteur le plus défavorable, propre à assurer une surface désignée adéquate et des capacités adéquates de performances pour la poursuite du vol en sécurité en cas de panne d'un moteur. (Voir IEM OPS 3.480(a)(1) et (2))

(2) "Catégorie B" en ce qui concerne les hélicoptères signifie hélicoptères monomoteurs ou multimoteurs qui ne répondent pas complètement aux normes de la catégorie A. Les hélicoptères de la catégorie B n'ont pas de garantie de capacité de poursuite du

vol dans le cas d'une panne moteur et un atterrissage imprévu est considéré. (Voir IEM OPS 3.480(a)(1) et (2))

(3) Point de poursuite de l'atterrissage(PPA/CP). Le point de poursuite de l'atterrissage est défini comme le point de l'approche où le pilote en fonction (PF) décide que, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur reconnue à partir de ce point, l'option la plus sûre est de poursuivre jusqu'à la plate-forme.

(4) Zone habitée. En liaison avec une agglomération, une ville ou des habitations, toute zone utilisée dans une large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives (voir également les définitions d'environnements hostile et non hostile).

(5) Point défini après le décollage (PDAD/DPATO). Le point, dans la phase de décollage et de montée initiale, avant lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité, avec le groupe motopropulseur critique hors de fonctionnement, n'est pas assurée ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.

(6) Point défini avant l'atterrissage (PDAA/DPBL). Le point, dans la phase d'approche et d'atterrissage, après lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec le groupe motopropulseur critique hors de fonctionnement, n'est plus assurée ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.

Note : les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performance 2.

(7) Distance DR. DR est la distance horizontale que l'hélicoptère a parcourue depuis la fin de la distance utilisable au décollage.

(8) Héliport en terrasse. Un héliport situé au moins à 3 m au dessus de la surface environnante.

(9) Temps d'exposition. Le temps réel pendant lequel les performances de l'hélicoptère en air calme ne garantissent pas un atterrissage forcé en sécurité ou une poursuite du vol en sécurité. (Voir également la définition de temps d'exposition maximum autorisé).

(10) Héli-plateforme. Un héliport situé sur une structure flottante ou fixe, en mer.

(11) Réservé

(12) Point de décision à l'atterrissage (LDP/PDA). Le point utilisé pour la détermination des performances à l'atterrissage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur reconnue à ce point, l'atterrissage peut être poursuivi en sécurité ou interrompu.

(13) Distance utilisable à l'atterrissage (LDAH). Longueur de l'aire d'approche finale et de décollage, augmentée de toute aire supplémentaire déclarée disponible et utilisable par des hélicoptères, pour mener à bien la manœuvre d'atterrissage à partir d'une hauteur définie.

(14) Distance nécessaire à l'atterrissage (LDRH). Distance horizontale nécessaire pour atterrir et s'immobiliser complètement à partir d'un point situé à 10,7 m (35 ft) au-dessus de la surface d'atterrissage.

(15) Configuration maximale approuvée en sièges passagers. Capacité maximale en sièges passagers d'un hélicoptère particulier, à l'exclusion des sièges pilotes ou des sièges du poste de pilotage et des sièges des membres d'équipage de cabine, selon le cas, utilisée par l'exploitant, approuvée par l'Autorité et incluse au manuel d'exploitation.

(16) Temps d'exposition maximum autorisé. Période, déterminée sur la base du taux de défaillance du groupe motopropulseur enregistré pour le type de moteur de l'hélicoptère, pendant laquelle la probabilité d'une

défaillance de groupe motopropulseur peut ne pas être prise en compte. (Voir également la définition de temps d'exposition).

(17) Réservé

(18) Obstacle. Les obstacles comprennent la surface de la terre, que ce soit le sol ou la mer.

(19) Classe de performances 1. Les opérations en classe de performances 1 sont celles avec des performances telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, l'hélicoptère peut soit atterrir dans la distance utilisable pour le décollage interrompu, soit poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, selon le moment où la défaillance survient.

(20) Classe de performances 2. Les opérations en classe de performances 2 sont des opérations telles que, en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, les performances disponibles permettent à l'hélicoptère de poursuivre son vol en sécurité sauf lorsque cette défaillance intervient tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.

(21) Classe de performances 3. Les opérations en classe de performances 3 sont des opérations telles que en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé peut être nécessaire sur un hélicoptère multimoteur mais sera nécessaire sur un hélicoptère monomoteur.

(22) Distance nécessaire pour le décollage interrompu (RTODR). Distance horizontale nécessaire entre le début du décollage et le point où l'hélicoptère s'immobilise à la suite d'une défaillance d'un groupe motopropulseur et de l'interruption du décollage au point de décision au décollage.

(23) Composante vent de face rapportée. La composante vent de face rapportée est interprétée comme étant celle rapportée au moment de la préparation du vol et peut être utilisée à condition qu'il n'y ait aucun changement significatif du vent non affecté de coefficients, avant le décollage.

(24) Point de rotation (PR/RP). Le point de rotation est défini comme le point où une action sur le manche cyclique est effectuée pour modifier l'assiette (à piquer) sur la trajectoire d'envol après décollage. C'est le dernier point de la trajectoire d'envol après décollage duquel, en cas de défaillance d'un moteur reconnue jusqu'à ce point, un atterrissage forcé sur la plate-forme soit possible.

(25) R. Rayon du rotor

(26) Atterrissage forcé en sécurité. Atterrissage ou amerrissage inévitable, dont on peut raisonnablement espérer qu'il ne conduira pas à des dommages corporels aux occupants de l'hélicoptère ou à des personnes à la surface.

(27) Point de décision au décollage (TDP/PDD). Point utilisé dans la détermination des performances de décollage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur reconnue à ce point, le décollage peut soit être interrompu soit être poursuivi en sécurité.

(28) Distance utilisable au décollage (TODAH). Longueur de l'aire d'approche finale et de décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé pour hélicoptères (s'il y en a un) déclarée disponible et utilisable par les hélicoptères pour mener à bien le décollage.

(29) Distance nécessaire au décollage (TODRH). Distance horizontale nécessaire entre le début du décollage et le point où Vtoss (VSD), une

hauteur de 10,7 m (35 ft) au-dessus de la surface de décollage et une pente de montée positive sont atteintes, à la suite d'une défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable au TDP (PDD), les groupes motopropulseurs restants fonctionnant dans les limites approuvées.

(30) Masse au décollage. Masse de l'hélicoptère au décollage comprenant l'ensemble des éléments et personnes transportés au début du décollage.

(31) Aire de prise de contact et d'envol (TLOF). Aire portante sur laquelle un hélicoptère peut effectuer une prise de contact ou prendre son envol.

(32) Vy. Vitesse de meilleur taux de montée.

(33) Distance utilisable pour le décollage interrompu (RTODAH) . Longueur de l'aire d'approche finale et de décollage (FATO) déclarée disponible et utilisable permettant aux hélicoptères exploités en classe de performances 1 de mener à bien un décollage interrompu.

(b) Les termes "distance nécessaire au décollage", "trajectoire d'envol après décollage", "trajectoire nette en route avec le groupe motopropulseur critique en panne" sont définis dans les exigences de navigabilité selon lesquelles l'hélicoptère a été certifié, ou correspondent à celles spécifiées par l'Autorité, si celle-ci estime que les données fournies dans le Manuel de Vol sont inappropriées pour démontrer la conformité aux limitations opérationnelles de performance

Intentionnellement blanc

SOUS-PARTIE G - CLASSE DE PERFORMANCES 1

OPS 3.485 Généralités

L'exploitant doit s'assurer que les hélicoptères exploités en classe de performances 1 sont certifiés en catégorie A.

OPS 3.490 Décollage

(a) L'exploitant doit s'assurer que

(1) la masse au décollage n'excède pas la masse maximale au décollage spécifiée dans la section performance de catégorie A du manuel de vol de l 'hélicoptère, compte tenu de l'altitude-pression et de la température ambiante sur l'héliport de départ. (Voir IEM OPS 3.490(a)(1) et 3.510(a)(1).)

(2) pour les héliports non en terrasse, la masse au décollage est telle que :

(i) la distance nécessaire pour le décollage interrompu n'excède pas la distance utilisable pour le décollage interrompu ;

(ii) et la distance nécessaire au décollage n'excède pas la distance utilisable au décollage ;

(3) pour les héliports en terrasse et les héli-plateformes, la masse au décollage n'excède pas la masse maximale au décollage spécifiée dans le manuel de vol de l'hélicoptère pour la procédure de décollage utilisée, et est telle que l'hélicoptère peut :

(i) dans le cas d'une défaillance du groupe motopropulseur critique reconnue au point de décision au décollage (PDD/TDP) ou avant, interrompre le décollage et atterrir sur l'héliport en terrasse ou l'héli-plateforme ;

(ii) et dans le cas d'une défaillance du groupe motopropulseur critique reconnue au PDD (TDP) ou après, poursuivre le décollage, en franchissant l'héliport en terrasse ou l'héli-plateforme et en franchissant ensuite tous les obstacles sous la trajectoire de l'hélicoptère avec une marge verticale d'au moins 35 ft jusqu'à la fin de la distance nécessaire au décollage. Des marges de franchissement d'obstacles supérieures à 35 ft peuvent être spécifiées par l'Autorité sur un héliport particulier (voir IEM OPS 3.490 (a)(3)(ii)).

(b) Lors de la mise en conformité aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte les paramètres suivants sur l'héliport de départ :

(1) l'altitude-pression ;

(2) la température ambiante ;

(3) la procédure de décollage utilisée ;

(4) et pas plus de 50% de la composante de vent de face transmise ou, si une telle donnée est fournie, pas moins de 150% de la composante de vent arrière transmise. D'autres composantes de vent spécifiques à un site peuvent être approuvée par l'Autorité (Voir IEM OPS 3.490(b)(a).)

(c) La portion du décollage jusqu'au point de décision au décollage inclus est conduite en vue de la surface, afin de pouvoir effectuer un décollage interrompu.

OPS 3.495 Trajectoire de décollage

(a) L'exploitant doit s'assurer, en supposant que la panne du groupe motopropulseur critique: a été reconnue au PDD (TDP), que:

(1) la trajectoire au décollage avec le groupe motopropulseur critique inopérant franchit tous les obstacles avec une marge verticale d'au moins 10,7 m (35 ft) en VFR, et d'au moins 35 ft + 0,01 DR en IFR. Il n'est pas

nécessaire de considérer un obstacle dont la marge latérale vis à vis du point le plus proche de la surface en dessous de la trajectoire de vol prévue, dépasse :

(i) En VFR : la moitié de la largeur minimum définie dans le manuel de vol (ou , lorsque la largeur n'est pas donnée, 075 LHT) :, augmentée de 0.25 fois la LHT (ou au minimum 3 m) plus :

(A) 0.10 DR en VFR de jour,

(B) 0.15 DR en VFR de nuit

(ii) En IFR :la plus grande des valeurs : 30 m ou 1.5 fois la longueur hors tout de l'hélicoptère augmentée de :

(A) ou 0,30 DR en IFR ;

(b) Lors de la mise en conformité aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus :

(1) les obstacles peuvent être ignorés lorsqu'ils sont situés au-delà de :

(i) 7 R pour les opérations de jour s'il est assuré que la précision de navigation peut être obtenue par référence à des repères visuels adéquats lors de la montée ;

(ii) 10 R pour les opérations de nuit s'il est assuré que la précision de navigation peut être obtenue par référence à des repères visuels adéquats lors de la montée ;

(iii) 300 m si la précision de navigation peut être obtenue par des aides à la navigation ;

(iv) et 900 m dans les autres cas ;

(2) lorsqu'un changement de direction de plus de 15° est effectué, les exigences de marge verticale de franchissement d'obstacles doivent être augmentées de 5 m (15 ft) à partir du point où le virage est débuté. Ce virage ne doit pas être débuté avant d'atteindre une hauteur de 30 m (100 ft) au-dessus de la surface de décollage.

(c) Lors de la mise en conformité aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte les paramètres suivants sur l'héliport de départ :

(1) la masse de l'hélicoptère au début du décollage ;

(2) l'altitude-pression ;

(3) la température ambiante ;

(4) et pas plus de 50 % de la composante vent de face transmise lors de la planification, ou, si une telle donnée est fournie, pas moins de 150% de la composante de vent arrière transmise. D'autres composantes de vent spécifiques à un site peuvent être approuvée par l'Autorité (Voir IEM OPS 3.490(b)(a).)

OPS 3.500 En Route - Groupe motopropulseur critique en panne

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) la trajectoire de vol en route, avec le groupe motopropulseur critique en panne, appropriée aux conditions météorologiques prévues pour le vol, est conforme à l'un ou l'autre des deux paragraphes (2) ou (3) ci-dessous, en tous les points de la route ;(2) lorsqu'il est prévu que le vol sera conduit à tout moment hors de la vue de la surface, la masse de l'hélicoptère permet un taux de montée d'au moins 50 ft/minute, avec le groupe motopropulseur critique en panne, à une altitude d'au moins 300 m (1000 ft) [600 m (2000 ft) dans les zones de terrain montagneux] au-dessus de tous les obstacles situés le long de la route à moins de 18,5 km (10 NM) de part et d'autre de la trajectoire prévue. Lorsqu'il est prévu que le vol se déroule en VMC et en vue de la surface, les mêmes exigences s'appliquent, mais il n'est nécessaire de considérer que les obstacles situés à moins de 900 m de part et d'autre de la route ;

(3) la trajectoire de vol permet à l'hélicoptère de poursuivre le vol depuis l'altitude de croisière jusqu'à une hauteur de 300 m (1000 ft) au-dessus de l'héliport sur lequel il est possible d'atterrir conformément au paragraphe OPS 3.510. La trajectoire de vol franchit avec une marge verticale d'au moins 300 m (1000 ft) [600 m (2000 ft) dans les zones de terrain montagneux] tous les obstacles situés à moins de 18,5 km (10 NM) de part et d'autre de la trajectoire prévue. Le groupe motopropulseur critique est supposé tomber en panne au point le plus défavorable sur la route. Lorsqu'il est prévu que le vol se déroule en VMC et en vue de la surface, les mêmes exigences s'appliquent, mais il n'est nécessaire de considérer que les obstacles situés à moins de 900 m de part et d'autre de la route. Des techniques de drift-down peuvent être utilisées ;

(4) il est tenu compte des effets du vent sur la trajectoire de vol ;

(5) la vidange en vol de carburant est autorisée pour autant qu'on puisse atteindre l'héliport avec les réserves de carburant requises et qu'une procédure sûre soit appliquée (Voir IEM à l'OPS 3.500(a)(5)) ;

(6) la vidange en vol du carburant n'est pas planifiée à moins de 1000 ft au-dessus du terrain :

(b) Lors de la vérification de la conformité aux dispositions de ce paragraphe, on peut réduire les marges latérales indiquées aux paragraphes (a)(2) et (a)(3) ci-dessus à 9,3 km (5 NM) si la précision de navigation requise peut être obtenue.

OPS 3.505 Intentionnellement blanc

OPS 3.510 Atterrissage

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) la masse de l'hélicoptère à l'atterrissage à l'heure estimée d'atterrissage n'est pas supérieure à la masse maximale à l'atterrissage spécifiée dans la section performance de catégorie A du manuel de vol de l 'hélicoptère, compte tenu de l'altitude-pression et de la température ambiante prévue à l'heure estimée d'atterrissage sur l'héliport de destination et, lorsque requis, sur tout héliport de dégagement ;

(2) pour les héliports non en terrasse, la masse à l'atterrissage est telle qu'en cas de défaillance du groupe motopropulseur critique reconnue en un point quelconque de la phase d'approche et d'atterrissage, l'hélicoptère peut :

(i) dans le cas d'une défaillance du groupe motopropulseur critique reconnue au pont de décision à l'atterrissage (PDA/LDP) ou avant, interrompre l'atterrissage, en franchissant tous les obstacles sous la trajectoire de

l'hélicoptère ;

(ii) et dans le cas d'une défaillance du groupe motopropulseur critique reconnue au PDA (LDP) ou après, atterrir et s'immobiliser dans les limites de la distance utilisable à l'atterrissage sur l'héliport ;

(3) pour les héliports en terrasse et les héli-plateformes, la masse à l'atterrissage ne dépasse pas la masse maximale approuvée pour la procédure d'atterrissage utilisée et est telle que l'hélicoptère peut :

(i) dans le cas d'une défaillance du groupe motopropulseur critique reconnue au PDA (LDP) ou avant, interrompre l'atterrissage, en franchissant l'héliport en terrasse ou l'héli-plateforme et ensuite en franchissant tous les obstacles sous la trajectoire de l'hélicoptère (voir IEM OPS 3.510 (a)(3)(i)) ;

(ii) dans le cas d'une défaillance du groupe motopropulseur critique reconnue au PDA (LDP) ou après, atterrir sur l'héliport en terrasse ou l'héli-plateforme.

(b) Lors de la mise en conformité aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte les paramètres suivants à l'heure estimée d'atterrissage sur l'héliport de destination, ou sur tout dégagement si requis :

(1) l'altitude-pression ;

(2) la température ambiante ;

(3) la procédure d'atterrissage utilisée ;

(4) pas plus de 50 % de la composante de vent de face prévue ;

(5) et toute variation prévue de la masse de l'hélicoptère au cours du vol.

(c) la portion de l'atterrissage comprise entre le point de décision à l'atterrissage (PDA/LDP) et la prise de contact doit être conduite en vue de la surface.

Intentionnellement blanc

SOUS-PARTIE H - CLASSE DE PERFORMANCES 2

OPS 3.515 Généralités

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) les hélicoptères exploités en classe de performances 2 sont certifiés en catégorie A ;

(2) les exploitations en classe de performances 2 autres que celles qui satisfont au paragraphe OPS 3.517 ne sont pas effectuées à partir de ou vers des héliports en terrasse ou des héli-plateformes :

(i) de nuit ;

(ii) ou lorsque ceux-ci sont situés dans un environnement hostile.

OPS 3.517 Champ d'application

(a) Les exploitations d'hélicoptères en classe de performances 2 depuis ou vers des héli-plateformes ou depuis ou vers des héliports en terrasse dans un environnement non-hostile ou un environnement hostile hors zone habitée, peuvent être effectuées avec un temps d'exposition à une défaillance de groupe motopropulseur au cours du décollage ou de l'atterrissage jusqu'au 31 décembre 2009 (voir IEM OPS 3.517(a)), à condition que l'exploitant ait reçu de l'Autorité l'approbation correspondante (voir appendice 1 au paragraphe OPS 3.517(a) et paragraphes OPS 3.520 et OPS 3.535).

(b) Les exploitations d'hélicoptères en classe de performances 2 depuis ou vers des héliports en terrasse dans un environnement hostile hors zone habitée ou des héli-plateformes, non approuvé conformément au sous-paragraphe (a) ci-dessus, peuvent se poursuivre jusqu'au 31 mars 2005, à condition qu'elles soient conduites conformément à des procédures approuvées par l'Autorité. (voir IEM à l'OPS 3.517(b)).

OPS 3.520 Décollage

(Voir IEM OPS 3.520 et 3.535)

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) la masse au décollage n'excède pas la masse maximale au décollage spécifiée pour un taux de montée de 150 ft/mn à 300 m (1000 ft) au dessus du niveau de l'héliport avec le groupe motopropulseur critique inopérant et les groupes motopropulseurs restants fonctionnant à un niveau de puissance approprié.

(2) Pour les exploitations sans l'approbation d'exploiter avec un temps d'exposition : (Voir IEM OPS 3.520(a)(2).)

(i) la masse au décollage ne dépasse pas la masse maximale au décollage spécifiée pour la procédure de décollage utilisée et est telle que l'hélicoptère peut :

(A) dans le cas d'une défaillance du groupe motopropulseur critique reconnue au point défini après décollage (PDAD/DPATO) ou avant, effectuer un atterrissage forcé en sécurité sur l'héliport ou la surface ;

(B) et dans le cas d'une défaillance de groupe motopropulseur reconnue après le PDAD (DPATO) poursuivre le vol ;

(ii) la partie du décollage durant laquelle une défaillance de groupe motopropulseur peut conduire à un atterrissage forcé est conduite uniquement au dessus d'une surface telle qu'un atterrissage forcé en sécurité puisse être exécuté en cas de défaillance du groupe motopropulseur critique ;

(3) pour les exploitations sur des héli-plateformes ou des héliports en terrasse situés dans un environnement non hostile, avec l'approbation d'exploiter avec un temps d'exposition (voir paragraphe OPS 3.517(a)) :

(i) la masse au décollage ne dépasse pas la masse maximale au décollage spécifiée pour la procédure de décollage utilisée et est telle que l'hélicoptère peut :

(A) dans le cas d'une défaillance du groupe motopropulseur critique reconnue entre la fin du temps d'exposition et le PDAD (DPATO), effectuer un atterrissage forcé en sécurité sur l'héliport ou la surface ;

(B) et dans le cas d'une défaillance de groupe motopropulseur reconnue après le PDAD (DPATO), poursuivre le vol ;

(ii) la partie du décollage comprise entre la fin du temps d'exposition et le PDAD (DPATO) est conduite uniquement au dessus d'une surface telle qu'un atterrissage forcé en sécurité puisse être exécuté en cas de défaillance du groupe motopropulseur critique ;

(iii) si une défaillance du groupe motopropulseur critique survient pendant le temps d'exposition un atterrissage forcé en sécurité peut ne pas être possible.

(4) pour les exploitations sur des héli-plateformes ou des héliports en terrasse situés dans un environnement hostile hors zone habitée, avec l'approbation d'exploiter avec un temps d'exposition (voir paragraphe OPS 3.517(a)) :

(i) la masse au décollage ne dépasse pas la masse maximale au décollage spécifiée pour la procédure de décollage utilisée et est telle que, dans le cas d'une défaillance du groupe motopropulseur critique reconnue après la fin du temps d'exposition, l'hélicoptère peut poursuivre le vol ;

(ii) si une défaillance du groupe motopropulseur critique survient pendant le temps d'exposition un atterrissage forcé en sécurité peut ne pas être possible.

(b) Lors de la démonstration de conformité aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte les paramètres suivants sur l'héliport de départ :

(1) l'altitude-pression ;

(2) la température ambiante ;

(3) la procédure de décollage utilisée ;

(4) et pas plus de 50% de la composante de vent de face transmise ou, si une telle donnée est fournie, pas moins de 150% de la composante de vent arrière transmise.

(c) La partie du décollage jusqu'au PDAD (DPATO) doit être conduite en vue de la surface.

OPS 3.525 Trajectoire de décollage

(a) L'exploitant doit s'assurer qu'après le point défini après décollage (PDAD/DPATO) :

(1) la trajectoire au décollage avec le groupe motopropulseur critique inopérant franchit tous les obstacles avec une marge verticale d'au moins 10,7 m (35 ft) en VFR et d'au moins 35 ft + 0,01 DR en IFR. Il n'est pas nécessaire de considérer un obstacle dont la marge latérale vis à vis du point le plus proche de la surface en dessous de la trajectoire de vol prévue, dépasse :

(i) En VFR : la moitié de la largeur minimum définie dans le manuel de vol (ou , lorsque la largeur n'est pas donnée, 075 LHT), augmentée de 0.25 fois la LHT (ou au minimum 3 m) plus :

(A) 0,10 DR en VFR de jour ;

(B) 0.15 DR en VFR de nuit,

(ii) En IFR :la plus grande des valeurs : 30 m ou 1.5 fois la longueur hors tout de l'hélicoptère augmentée de :

(A) 0,30 DR ;

(b) Lors de la démonstration de conformité aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus :

(1) les obstacles peuvent être ignorés lorsqu'ils sont situés au-delà de :

(i) 7 R pour les exploitations de jour s'il est assuré que la précision de navigation peut être obtenue par référence à des repères visuels adéquats lors de la montée ;

(ii) 10 R pour les exploitations de nuit s'il est assuré que la précision de navigation peut être obtenue par référence à des repères visuels adéquats lors de la montée ;

(iii) 300 m si la précision de navigation peut être obtenue par des aides à la navigation ;

(iv) et 900 m dans les autres cas ;

(2) lorsqu'un changement de direction de plus de 15° est effectué, les exigences de marge verticale de franchissement d'obstacles doivent être augmentées de 5 m (15 ft) à partir du point où le virage est débuté. Ce virage ne doit pas être débuté avant d'atteindre une hauteur de 30 m (100 ft) au-dessus des surfaces de décollage.

(c) Lors de la démonstration de conformité aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte :

(1) la masse de l'hélicoptère au début du décollage ;

(2) l'altitude-pression sur l'héliport ;

(3) la température ambiante sur l'héliport ;

(4) et pas plus de 50 % de la composante vent de face transmise lors de la planification, ou, si une telle donnée est fournie, pas moins de 150% de la composante de vent arrière transmise.

OPS 3.530 En Route - Groupe motopropulseur critique en panne

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) la trajectoire de vol en route, avec le groupe motopropulseur critique en panne, appropriée compte tenu des conditions météorologiques prévues pour le vol, est conforme à l'un ou l'autre des deux paragraphes (2) ou (3) ci-dessous, en tous les points de la route ;

(2) lorsqu'il est prévu que le vol sera conduit à un moment quelconque hors de la vue de la surface, la masse de l'hélicoptère permet un taux de montée d'au moins 50 ft/minute, avec le groupe motopropulseur critique en panne, à une altitude d'au moins 300 m (1000 ft) [600 m (2000 ft) dans les zones de terrain montagneux] au-dessus de tous les obstacles situés le long de la route à moins de 18,5 km (10 NM) de part et d'autre de la trajectoire prévue. Lorsqu'il est prévu que le vol se déroule en VMC et en vue de la surface, les mêmes exigences s'appliquent, mais il n'est nécessaire de considérer que les obstacles situés à moins de 900 m de part et d'autre de la route ;

(3) la trajectoire de vol permet à l'hélicoptère de poursuivre le vol depuis l'altitude de croisière jusqu'à une hauteur de 300 m (1000 ft) au-dessus de l'héliport sur lequel il est possible d'atterrir conformément au paragraphe OPS 3.535. La trajectoire de vol franchit avec une marge verticale d'au moins 300 m (1000 ft) [600 m (2000 ft) dans les zones de terrain montagneux] tous les obstacles situés à moins de 18,5 km (10 NM) de part et d'autre de la trajectoire prévue. Le groupe motopropulseur critique est supposé tomber en panne au point le plus défavorable sur la route. Lorsqu'il est prévu que le vol se déroule en VMC et en vue de la surface, les mêmes exigences s'appliquent, mais il

n'est nécessaire de considérer que les obstacles situés à moins de 900 m de part et d'autre de la route. Des techniques de “drift-down” peuvent être utilisées ;

(4) il est tenu compte des effets du vent sur la trajectoire de vol ;

(5) la vidange en vol de carburant est autorisée pour autant qu'on puisse atteindre l'héliport avec les réserves de carburant requises et qu'une procédure sûre soit appliquée (Voir IEM OPS 3.530(a)(5)) ;

(6) la vidange en vol du carburant n'est pas planifiée à moins de 1000 ft au-dessus du relief.

(b) Lors de la démonstration de conformité aux dispositions de ce paragraphe, on peut réduire les marges latérales indiquées aux paragraphes (a)(2) et (a)(3) ci-dessus à 9,3 km (5 NM) si la précision de navigation requise peut être obtenue.

OPS 3.535 Atterrissage

(Voir IEM OPS 3.520 et 3.535)

(a) L’exploitant doit s'assurer que :

(1) la masse de l'hélicoptère à l'atterrissage à l'heure estimée d'atterrissage n'est pas supérieure à la masse maximale à l'atterrissage spécifiée pour un taux de montée de 150 ft/mn à 300 m (1000 ft) au dessus du niveau de l'héliport avec un groupe motopropulseur inopérant et les groupes motopropulseurs restants fonctionnant à un niveau de puissance approprié ;

(2) pour les exploitations sans l’approbation d’exploiter avec un temps d’exposition :

(i) la masse à l'atterrissage est telle que dans le cas ou le groupe motopropulseur critique devient inopérant en un point quelconque de la phase d'approche et d'atterrissage, l'hélicoptère peut, après franchissement de tous les obstacles sous la trajectoire de vol :

(A) dans le cas d'une défaillance du groupe motopropulseur critique reconnue avant le point défini avant atterrissage (PDAA/DPBL), poursuivre le vol ;

(B) et dans le cas d'une défaillance du groupe motopropulseur critique reconnue au PDAA (DPBL) ou après, exécuter un atterrissage forcé en sécurité sur l'héliport ou la surface.

(ii) la partie de l’atterrissage durant laquelle une défaillance de groupe motopropulseur peut conduire à un atterrissage forcé est conduite uniquement au dessus d'une surface telle qu'un atterrissage forcé en sécurité puisse être exécuté en cas de défaillance du groupe motopropulseur critique ;

(3) pour les exploitations sur des héli-plateformes ou des héliports en terrasse situés dans un environnement non hostile, avec l’approbation d’exploiter avec un temps d’exposition (voir paragraphe OPS 3.517(a)) :

(i) la masse à l'atterrissage est telle que dans le cas ou le groupe motopropulseur critique devient inopérant en un point quelconque de la phase d'approche et d'atterrissage jusqu’au temps d’exposition, l'hélicoptère peut, après franchissement de tous les obstacles sous la trajectoire de vol :

(A) dans le cas d'une défaillance du groupe motopropulseur critique reconnue avant le point défini avant atterrissage (PDAA/DPBL), poursuivre le vol ;

(B) et dans le cas d'une défaillance du groupe motopropulseur critique

reconnue entre le PDAA (DPBL) et le début du temps d'exposition, exécuter un atterrissage forcé en sécurité sur l'héliport ou la surface.

(ii) si une défaillance de groupe motopropulseur survient pendant le temps d'exposition un atterrissage forcé en sécurité peut ne pas être possible.

(4) pour les exploitations sur des héli-plateformes ou des héliports en terrasse situés dans un environnement hostile hors zone habitée, avec l'approbation d'exploiter avec un temps d'exposition (voir paragraphe OPS 3.517(a)) :

(i) la masse à l'atterrissage est telle que dans le cas ou le groupe motopropulseur critique devient inopérant en un point quelconque de la phase d'approche et d'atterrissage jusqu'au début du temps d'exposition, l'hélicoptère peut, après franchissement de tous les obstacles sous la trajectoire de vol, poursuivre le vol ;

(ii) si une défaillance du groupe motopropulseur critique survient pendant le temps d'exposition un atterrissage forcé en sécurité peut ne pas être possible.

(b) Lors de la démonstration de conformité aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte les paramètres suivants à l'heure estimée d'atterrissage sur l'héliport de destination ou sur tout héliport de dégagement, lorsque requis :

(1) l'altitude-pression ;

(2) la température ambiante ;

(3) la procédure d'atterrissage utilisée ;

(4) pas plus de 50 % de la composante de vent de face prévue, sauf approbation contraire ;

(5) et de toute variation prévue de la masse de l'hélicoptère au cours du vol.

(c) la portion de l'atterrissage comprise entre le PDAA (DPBL) et la prise de contact est conduite en vue de la surface.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.517(a) - Exploitations d'hélicoptères avec un temps d'exposition au cours du décollage ou de l'atterrissage

(Voir AMC à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.517(a))

(Voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.517(a))

(a) Approbation :

(1) L'exploitant peut être autorisé à effectuer des exploitations avec un temps d'exposition au cours du décollage ou de l'atterrissage, sous approbation spécifiant :

(i) le type d'hélicoptère ;

(ii) et le type d'opération.

(2) Une telle approbation sera assujettie aux conditions suivantes :

(i) une évaluation de la fiabilité du système d'installation motrice menée par le constructeur pour démontrer l'éligibilité du type d'hélicoptère (combinaison cellule/moteur) ;

(ii) un ensemble de conditions à mettre en œuvre par l'exploitant pour obtenir et conserver l'approbation pour le type d'hélicoptère ;

(iii) un suivi continu ;

(iv) une surveillance du système de propulsion ;

(v) installation d'un système de surveillance de l'utilisation

Ces conditions sont détaillées au sous-paragraphe ci-dessous.

(b) L'exploitant qui effectue des opérations avec un temps d'exposition au cours du décollage ou de l'atterrissage doit mettre en œuvre ce qui suit :

(1) Evaluation de la fiabilité du système d'installation motrice :

(i) L'exploitant doit fournir des données acceptables par l'Autorité montrant :

(A) les statistiques de défaillances de groupe motopropulseur sur le type d'hélicoptère et le type de moteur ;

(B) une évaluation (par analyse) du temps d'exposition pour les procédures de décollage et d'atterrissage recommandées.

(ii) Les données doivent démontrer l'éligibilité du type d'hélicoptère en établissant que la probabilité d'une défaillance de groupe motopropulseur pendant le temps d'exposition n'est pas supérieure à la probabilité définie dans l'AMC à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.517(a) (Voir également l'IEM à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.517(a)).

(iii) Les nouvelles combinaisons hélicoptère/moteur seront évaluées au cas par cas.

(2) L'exploitant doit mettre en œuvre les conditions suivantes :

(i) atteindre puis maintenir le standard hélicoptère/moteur défini par le constructeur, en appliquant toutes les modifications liées à la sécurité ;

(ii) mener les actions de maintenance préventive définies par le constructeur (voir paragraphe (5)(v) ci dessous) ;

(iii) inclure des procédures de décollage et d'atterrissage dans le manuel d'exploitation, cohérentes avec le temps d'exposition, lorsque celles-ci n'existent pas déjà dans le manuel de vol de l'hélicoptère. Ces procédures doivent être fondées sur les procédures recommandées par le constructeur là où elles existent. Pour les types d'hélicoptère dont le constructeur n'assure plus le suivi en la matière, les procédures de décollage et d'atterrissage spécifiques peuvent être établies par l'exploitant, à condition qu'elles soient acceptables par l'Autorité ;

(iv) établir un entraînement pour l'équipage de conduite qui devrait comprendre la discussion, la démonstration, l'utilisation et la pratique des techniques nécessaires pour minimiser le temps d'exposition ;

(v) rendre compte des heures de vol/heures moteur accomplies ;

(vi) rendre compte de toute perte de puissance, tout arrêt moteur (préventif ou non) ou défaillance de groupe moto-propulseur, quelle qu'en soit la cause (excepté la simulation de défaillance de groupe moto-propulseur pendant l'entraînement). Le contenu de chaque compte-rendu doit indiquer :

(A) la date ;

(B) l'exploitant ;

(C) le type d'hélicoptère et le type d'opération ;

(D) l'immatriculation et le numéro de série de la cellule ;

(E) le type et le numéro de série du moteur ;

(F) l'historique de configuration et de modification du groupe moto-propulseur ;

(G) la position du moteur ;

(H) les symptômes précédant l'événement, la phase de vol ou l'opération au sol ;

(I) les conséquences de l'événement ;

(J) les conditions météorologiques / environnementales ;

(K) la raison de la défaillance de groupe motopropulseur ;

(L) les circonstances de la défaillance de groupe motopropulseur ;

(M) dans le cas d'un arrêt moteur en vol (IFSD), nature de cet arrêt moteur en vol (demandé / non demandé) ;

(N) la procédure appliquée et tout commentaire concernant le potentiel de rallumage du moteur ;

(O) le nombre d'heures et de cycles du moteur ;

(P) le nombre d'heures de vol de la cellule ;

(Q) les commentaires sur l'incident ;

(R) et toute autre information utile.

(3) Suivi continu

(i) En liaison avec l'Autorité et le constructeur de son hélicoptère, l'exploitant doit surveiller la fréquence de défaillance de groupe motopropulseur afin d'assurer une fiabilité continue du système d'installation motrice. Dans ce processus de consultation tous les aspects des exploitations avec temps d'exposition doivent être surveillés pour assurer que les niveaux de fiabilité atteints dans les exploitations avec temps d'exposition demeurent aux niveaux nécessaires et que l'exploitation continue à être effectuée en sécurité. Le processus de surveillance entrepris par les trois parties doit prendre en compte l'expérience mondiale ainsi que l'expérience propre de l'exploitant.

(ii) Dans l'éventualité où :

(A) un niveau acceptable de fiabilité n'est pas maintenu,

(B) ou si des tendances contraires significatives existent,

(C) ou si des déficiences significatives sont détectées dans la conception du type,

(D) ou si des déficiences significatives sont détectées dans la conduite des opérations,

une évaluation spéciale doit être lancée afin de résoudre les problèmes de façon appropriée.

(4) Surveillance du système de propulsion

(i) L'évaluation par l'exploitant de la fiabilité du système de l'installation motrice pour la flotte d'hélicoptère doit être mise à disposition de l'Autorité (avec les données qui l'argumentent) annuellement, pour assurer que le programme approuvé de maintenance continue à maintenir le niveau de fiabilité nécessaire pour les exploitations avec temps d'exposition.

(ii) L'évaluation doit inclure, au minimum, les heures de vol moteur effectuées pendant la période, le taux de défaillance de groupe motopropulseur pour toutes les causes et le taux de défaillance brutale de groupe moto-propulseur, les deux sur la base d'une moyenne glissante sur 12 mois.

(iii) Lorsque la flotte d'hélicoptères prévue pour les exploitations avec temps d'exposition fait partie d'une flotte plus grande de la même combinaison hélicoptère/moteur, les données de la flotte totale de l'exploitant seront acceptables. Toutefois, les exigences de compte-rendu du paragraphe (2)(vi) ci-dessus doivent quand même être respectées pour la flotte concernée.

(iv) Toute tendance contraire

prolongée exigera qu'une évaluation immédiate soit accomplie par l'exploitant en liaison avec l'Autorité. L'évaluation peut conduire à une action corrective ou à l'application de restrictions opérationnelles.

(v) Lorsque l'évaluation statistique seule ne peut être applicable, par exemple quand la taille de la flotte est petite, l'activité de l'exploitant sera examinée au cas par cas.

(5) Système de surveillance de l'utilisation :

(i) Le système de surveillance de l'utilisation devrait assurer au moins les fonctions suivantes :

(A) Enregistrement des données suivantes :

(A1) Date et heure de l'enregistrement, ou un moyen fiable d'établir ces paramètres ;

(A2) Nombre d'heures de vol enregistré pendant la journée plus nombre total d'heures de vol :

(A3) Comptage de cycle N1 (régime du générateur de gaz), si le moteur possède une turbine libre ;

(A4) Comptage de cycle N2 (régime de la turbine) ;

(A5) Dépassement de limite de T4 ou T5 (température en sortie de turbine) ; valeur, durée ;

(A6) Dépassement de limite de couple sur l'arbre moteur : pourcentage, durée (si un capteur de couple est installé) ;

(A7) Dépassement de limite de N1 (régime du générateur de gaz) : valeur, durée (si le moteur possède une turbine libre) ;

(A8) Dépassement de limite de N2 (régime de la turbine) : valeur, durée ;

(B) Le stockage des paramètres ci-dessus, s'ils sont applicables, couvrant le temps de vol maximal en une journée, et pas moins de 5 heures de vol, avec un intervalle d'échantillonnage d'une seconde pour chaque paramètre.

(C) L'enregistreur doit inclure une fonction auto-test complète avec un indicateur de mauvais fonctionnement et une détection de coupure d'alimentation ou de déconnexion d'un des capteurs.

(D) Le matériel et les logiciels nécessaires pour l'extraction et l'analyse des paramètres enregistrés doivent être disponibles.

(ii) L'analyse des paramètres collectés par le système de surveillance de l'utilisation et les actions de maintenance qui en découlent devraient être décrites dans la documentation de maintenance.

(iii) Une inspection de chaque moteur conformément aux spécifications du constructeur doit être effectuée avant la première installation du système de surveillance de l'utilisation si le moteur concerné a accumulé des heures de fonctionnement depuis sa livraison neuf ou depuis la

dernière révision.

(iv) Si l'hélicoptère a été utilisé pour un usage quelconque sans utiliser le système de surveillance de l'utilisation, alors une inspection du moteur conformément aux spécifications du constructeur doit être entreprise avant le début d'une exploitation avec un temps d'exposition au cours du décollage ou de l'atterrissage.

(v) Les actions de maintenance préventive du moteur recommandées par le constructeur doivent être menées systématiquement comme suit:

(A) analyse spectrométrique de l'huile moteur ;

(B) surveillance des tendances du moteur, y compris contrôles de vérification de la puissance moteur disponible ;

(C) analyse des vibrations moteur ;

(D) l'exploitant doit atteindre et maintenir un standard défini par le constructeur en appliquant toutes les modifications appropriées.

(vi) Un vol peut être entrepris, le système de surveillance de l'utilisation exigé par cette section hors service, à condition :

(A) qu'une réparation ou qu'un remplacement du système de surveillance de l'utilisation ne puisse être raisonnablement effectué avant le début du vol ;

(B) que l'hélicoptère n'effectue pas plus de 8 vols consécutifs après la défaillance du système de surveillance de l'utilisation ;

(C) et qu'au plus 72 heures se soient écoulées depuis que le système de surveillance de l'utilisation a été constaté hors service.

(vii) Les résultats de l'analyse de ces paramètres doivent être conservés sous une forme acceptable et être accessibles par l'Autorité, pour une durée d'au moins 12 mois.

SOUS-PARTIE I - CLASSE DE PERFORMANCES 3

OPS 3.540 Généralités

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) les hélicoptères exploités en classe de performances 3 sont certifiés en catégorie A ou B ;

(2) les opérations ne sont conduites que depuis ou vers des héliports et sur des routes, zones et itinéraires de déroutement contenus dans des environnements non-hostiles, sauf les opérations approuvées conformément au paragraphe OPS 3.005(e) qui peuvent être effectuées dans un environnement hostile.

(3) les opérations ne sont pas conduites lorsque le plafond est inférieur à 600 ft au-dessus de la surface survolée ou lorsque la visibilité est inférieure à 800 m et sont toujours conduites en vue de la surface ;

(4) jusqu'au 31 décembre 2009 les opérations depuis ou vers des héliports en terrasse situés dans un environnement non-hostile peuvent être conduites avec un temps d'exposition à une défaillance de groupe moto-propulseur au cours du décollage ou de l'atterrissage (voir IEM OPS 3.517(a)), à condition que l'exploitant ait reçu de l'Autorité l'approbation correspondante (Voir appendice 1 au paragraphe OPS 3.517(a)).

(5) les opérations ne sont pas conduites depuis ou vers des héli-plateformes ;

(6) les opérations ne sont pas conduites de nuit.

OPS 3.545 Décollage

L'exploitant doit s'assurer que :

(a) la masse au décollage ne dépasse pas la masse maximale au décollage spécifiée pour un stationnaire dans l'effet de sol, tous les groupes motopropulseurs fonctionnant à la puissance de décollage. Si les conditions sont telles qu'un stationnaire dans l'effet de sol n'est pas susceptible d'être établi, la masse au décollage ne doit pas dépasser la masse maximale au décollage spécifiée pour un stationnaire hors effet de sol, tous les groupes motopropulseurs fonctionnant à la puissance de décollage ;

(b) lors de la démonstration de conformité aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte les paramètres suivants sur l'héliport de départ

(1) l'altitude-pression ;

(2) la température ambiante ;

(c) en cas de défaillance de groupe motopropulseur, l'hélicoptère peut effectuer un atterrissage forcé en sécurité, sauf s'il est exploité conformément à l'allégement contenu dans paragraphe 3.540(a)(4) ci-dessus ou s'il est exploité conformément au paragraphe 3.540(a)(2)(ii) ci-dessus.

OPS 3.550 En Route

L'exploitant doit s'assurer que :

(a) l'hélicoptère peut, tous groupes motopropulseurs fonctionnant à la puissance maximale continue spécifiée, poursuivre le vol le long de la route prévue, ou d'un itinéraire de déroutement programmé, sans descendre, en quelque point que ce soit, en dessous de l'altitude minimale de vol appropriée ;

(b) et, en cas de défaillance de groupe motopropulseur, l'hélicoptère peut effectuer un atterrissage forcé en sécurité sauf s'il est exploité conformément aux sous-paragraphes 3.540(a)(2)(i) ou 3.540(a)(2)(ii) ci-dessus.

OPS 3.555 Atterrissage

L'exploitant doit s'assurer que :

(a) la masse à l'atterrissage, à l'heure estimée d'atterrissage, ne dépasse pas la

masse maximale à l'atterrissage spécifiée pour un stationnaire dans l'effet de sol, avec tous les groupes motopropulseurs fonctionnant à la puissance de décollage. Si les conditions sont telles qu'un stationnaire dans l'effet de sol n'est pas susceptible d'être établi, la masse à l'atterrissage ne doit pas dépasser la masse maximale à l'atterrissage spécifiée pour un stationnaire hors effet de sol, tous les groupes motopropulseurs fonctionnant à la puissance de décollage ;

(b) lors de la démonstration de conformité aux dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'exploitant doit prendre en compte les paramètres suivants à l'heure estimée d'atterrissage sur l'héliport de destination et en tout dégagement, si requis :

(1) l'altitude-pression ;

(2) la température ambiante ;

(c) en cas de défaillance de groupe motopropulseur, l'hélicoptère peut effectuer un atterrissage forcé en sécurité, sauf s'il est exploité conformément à l'allégement contenu dans le paragraphe 3.540(a)(4) ci-dessus ou s'il est exploité conformément au paragraphe 3.540(a)(2)(ii) ci-dessus.

SOUS-PARTIE J - MASSE ET CENTRAGE

OPS 3.605 Généralités

(Voir appendice 1 au paragraphe OPS 3.605)

(a) L'exploitant doit s'assurer que quelle que soit la phase de l'exploitation, le chargement, la masse et le centrage de l'hélicoptère sont en conformité avec les limites spécifiées dans le manuel de vol approuvé, ou le manuel d'exploitation, si celui-ci est plus restrictif.

(b) L'exploitant doit établir la masse et le centrage de tout hélicoptère sur la base d'une pesée réelle préalablement à la mise en service, puis à intervalles de 4 ans. Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse et le centrage doivent être pris en compte et dûment renseignés. De plus, les hélicoptères doivent faire l'objet d'une nouvelle pesée si l'effet des modifications sur la masse et le centrage n'est pas connu de manière exacte.

(c) L'exploitant doit déterminer la masse de tous les éléments d'exploitation et des membres d'équipage inclus dans la masse de base, par pesée ou par utilisation de masses forfaitaires. L'influence de leur position dans l'hélicoptère sur le centrage doit être déterminée.

(d) L'exploitant doit établir la masse de la charge marchande, y compris tout ballast, par pesée réelle ou déterminer la masse marchande par référence à des masses forfaitaires des passagers et des bagages conformément au paragraphe OPS 3.620.

(e) L'exploitant doit déterminer la masse de la charge en carburant sur la base de la densité réelle ou, si celle-ci n'est pas connue, une densité standard calculée conformément à une méthode décrite dans le manuel d'exploitation (voir IEM OPS 3.605 (e)).

OPS 3.607 Terminologie

(a) Masse à vide en ordre d'exploitation ou masse de base - La masse totale de l'hélicoptère prêt pour un type spécifique d'exploitation, ne comprenant pas le carburant utilisable ni la charge marchande.

(b) Masse maximale au décollage - La masse maximale totale de l'hélicoptère autorisée au décollage.

(c) Charge marchande - La masse totale des passagers, bagages et fret, y compris toute charge non commerciale.

(d) Classification des passagers.

(1) Les adultes, les hommes et les femmes sont définis comme des personnes de 12 ans ou plus.

(2) Les enfants sont définis comme des personnes de 2 ans ou plus mais de moins de 12 ans.

(3) Les bébés sont définis comme des personnes de moins de 2 ans.

OPS 3.610 Chargement, masse et centrage

L'exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation les principes et les méthodes utilisés pour le chargement et pour le système de masse et centrage, répondant aux exigences du paragraphe OPS 3.605. Ce système doit couvrir tous les types d'exploitations prévues.

OPS 3.615 Masse de l'équipage

(a) L'exploitant doit utiliser les valeurs suivantes afin de déterminer la masse de base :

(1) les masses réelles comprenant tous les bagages de l'équipage ;

(2) ou des masses forfaitaires avec bagages à main, de 85 kg pour les membres d'équipage ;

(3) ou d'autres masses forfaitaires considérées comme acceptables par l'Autorité.

(b) L'exploitant doit corriger la masse de base afin de prendre en compte tout bagage supplémentaire. La position des bagages supplémentaires doit être prise en compte dans l'établissement du centrage de l'hélicoptère.

OPS 3.620 Masse des passagers et des bagages

(a) L'exploitant doit calculer la masse des passagers et bagages enregistrés, soit sur la base de la masse réelle constatée par pesée de chaque passager et de chaque bagage, soit sur la base des valeurs forfaitaires de masse spécifiées dans les tableaux 1 à 3 ci-dessous, sauf lorsque le nombre de sièges passagers disponibles est inférieur à 6. Dans le cas de telles exceptions, la masse des passagers peut être établie en utilisant une déclaration orale de chaque passager, ou pour son compte, ou encore une estimation et en ajoutant une constante prédéterminée prenant compte des bagages à mains et des vêtements (voir AMC OPS 3.620(a)) ou encore par estimation. La procédure spécifiant dans quelles conditions choisir les masses réelles ou les masses forfaitaires et la procédure devant être suivie en cas de déclaration orale doivent être incluses dans le manuel d'exploitation.

(b) Si la masse réelle des passagers est déterminée par pesée, l'exploitant doit s'assurer que leurs effets personnels et bagages à main sont inclus. La pesée doit être effectuée immédiatement avant l'embarquement et dans un endroit voisin.

(c) Si la masse des passagers est déterminée sur la base des masses forfaitaires, les masses forfaitaires spécifiées dans les Tableaux 1, 2 et 3 ci-après, qui comprennent la masse des bébés de moins de 2 ans portés par un adulte sur un même siège passager, doivent être utilisées. Les bébés occupant une place entière doivent être considérés comme des enfants dans le cadre de ce paragraphe.

(d) Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'un hélicoptère est de 20 ou plus, les masses forfaitaires hommes et femmes du Tableau 1 s'appliquent. Comme option, dans le cas où le nombre total de sièges passagers est supérieur ou égal à 30, les masses "Tous adultes" sans distinction de sexe du Tableau 1 sont applicables.

Tableau 1

	20 et plus	**30 et plus**
Sièges passagers :	**Homme**	**Femme**	**Tous adultes**
Tous vols	82 kg	64 kg	78 kg
Enfants	35 kg	35 kg	35 kg
Bagages à mains (le cas échéant)		6 kg	
Combinaison de survie (le cas échéant)		3 kg	

(e) Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'un hélicoptère est compris entre 10 et 19 inclus, les masses forfaitaires du Tableau 2 s'appliquent.

Tableau 2

Sièges passagers :	**de 10 à 19**	
	Homme	**Femme**
Tous vols	86 kg	68 kg
Enfants	35 kg	35 kg
Bagages à mains (le cas échéant)	6 kg	
Combinaison de survie (le cas échéant)	3 kg	

(f) Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'un hélicoptère est compris entre 1 et 5 inclus ou entre 6 et 9 inclus, les masses forfaitaires du Tableau 3 s'appliquent.

Tableau 3

Sièges passagers	**1 à 5**	**6 à 9**
Homme	98 kg	90 kg
Femme	80 kg	72 kg
Enfants	35 kg	35 kg
Bagages à mains (le cas échéant)	6 kg	
Combinaison de survie (le cas échéant)	3 kg	

(g) Lorsque le nombre total de sièges passagers disponibles à bord d'un hélicoptère est de 20 ou plus, la valeur forfaitaire de masse applicable à chaque bagage enregistré est de 13 kg. Pour les hélicoptères de 19 sièges passagers ou moins, la masse réelle de chaque bagage enregistré déterminée par pesée doit être utilisée.

(h) Lorsque l'exploitant souhaite recourir

à des valeurs forfaitaires autres que les valeurs des tableaux 1 à 3 ci-dessus, il doit aviser l'Autorité de ses raisons, et obtenir son approbation préalable. Il doit également soumettre pour approbation un plan détaillé de campagne de pesée, et appliquer la méthode statistique décrite à l'appendice 1 du paragraphe OPS 3.620(h). Après vérification et approbation par l'Autorité des résultats de la campagne de pesée, les valeurs forfaitaires révisées sont uniquement applicables par le dit exploitant. Les valeurs forfaitaires révisées ne peuvent être utilisées que dans des circonstances analogues à celles de la campagne qui a permis d'établir ces valeurs. Si les valeurs révisées excèdent les valeurs des Tableaux 1 à 3, ce sont ces valeurs supérieures qui doivent être utilisées. (Voir IEM OPS 3.620(h)).

(i) Sur tout vol identifié comme transportant un nombre significatif de passagers dont les masses, incluant la masse de leurs bagages à main, sont supposées dépasser les masses forfaitaires, l'exploitant doit déterminer la masse réelle de ces passagers par pesée, ou en ajoutant un incrément de masse adéquat. (Voir IEM OPS 3.620 (i) et (j))

(j) Si des valeurs forfaitaires pour les bagages enregistrés sont utilisées, et si un certain nombre de bagages passagers enregistrés est supposé dépasser la masse forfaitaire des bagages, l'exploitant doit déterminer la masse réelle totale de ces bagages par pesée, ou en ajoutant un incrément de masse adéquat. (Voir IEM OPS 3.620 (i) et (j))

(k) L'exploitant doit s'assurer que le commandant de bord est informé lorsqu'une méthode non forfaitaire a été utilisée pour déterminer la masse du chargement, et que cette méthode est mentionnée sur la documentation de masse et centrage.

OPS 3.625 Documentation de masse et centrage

(Voir appendice 1 du paragraphe OPS 3.625)

(a) L'exploitant doit établir avant chaque vol une documentation de masse et centrage spécifiant la charge et sa répartition. La documentation de masse et centrage doit permettre au commandant de bord de déterminer que le chargement et sa répartition sont tels que les limites de masse et centrage de l'hélicoptère ne sont pas dépassées. Le nom de la personne chargée de préparer la documentation de masse et centrage doit figurer sur le document. La personne chargée de superviser le chargement de l'hélicoptère doit confirmer par signature que le chargement et sa répartition sont conformes à la documentation de masse et centrage. Ce document doit être jugé acceptable par le commandant de bord, son acceptation étant indiquée par contresignature, ou équivalent (Voir aussi le paragraphe OPS 3.1055(a)(12)).

(b) L'exploitant doit spécifier les procédures de modifications de dernière minute du chargement.

(c) L'exploitant peut utiliser une alternative aux procédures des paragraphes (a) et (b) ci-dessus, sujette à l'approbation de l'Autorité.

Appendice 1 du paragraphe OPS 3.605 - Masse et centrage - Généralités

(a) Détermination de la masse de base d'un hélicoptère

(1) Pesée d'un hélicoptère

(i) Les hélicoptères neufs sont normalement pesés en usine et peuvent être mis en service sans qu'une nouvelle pesée soit nécessaire si toutefois les relevés de masse et centrage sont corrigés en fonction des altérations ou modifications apportées à l'hélicoptère. Les hélicoptères provenant d'un exploitant communautaire avec un programme de contrôle de masse et centrage approuvé, n'ont pas besoin d'être repesés avant d'être utilisés par leur nouvel exploitant, à moins que plus de 4 ans se soient écoulés depuis la dernière pesée.

(ii) Les masse et centrage

individuels de chaque hélicoptère doivent être réétablis régulièrement. L'intervalle maximal entre deux pesées doit être défini par l'exploitant et doit être conforme aux exigences du paragraphe OPS 3.605(b). En outre, les masse et centrage de chaque hélicoptère doivent être établis une nouvelle fois par :

(A) pesée ;

(B) ou calcul, si l'exploitant est en mesure de justifier la validité de la méthode de calcul choisie, dès lors que le cumul des modifications de la masse de base dépasse ±0,5 % de la masse maximale à l'atterrissage.

(2) Procédure de pesée

(i) La pesée doit être effectuée soit par le constructeur, soit par un organisme d'entretien agréé.

(ii) Des précautions normales doivent être prises, cohérentes avec des pratiques correctes, telles que :

(A) contrôler que l'hélicoptère et son équipement sont complets ;

(B) s'assurer que les fluides ont été pris en compte ;

(C) s'assurer que l'hélicoptère est propre ;

(D) et s'assurer que la pesée est effectuée dans un hangar fermé.

(iii) Tout équipement utilisé pour la pesée doit être correctement étalonné et remis à zéro, et utilisé en conformité avec les instructions de son constructeur. Chaque balance doit avoir été étalonnée, soit pas le constructeur, soit par le service national des poids et mesures ou un organisme habilité à cet effet, dans les 2 dernières années précédant la pesée, ou dans un laps de temps défini par le constructeur de l'équipement de pesée, la période la plus courte devant être retenue. L'équipement de pesée doit permettre d'établir la masse de l'hélicoptère précisément (voir IEM à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.605, sous-paragraphe (a)(2)(iii)).

(b) Masses forfaitaires spéciales pour la charge marchande - En plus des masses forfaitaires des passagers et des bagages enregistrés, l'exploitant peut soumettre à approbation par l'Autorité des masses forfaitaires pour les autres éléments du chargement.(c) Chargement de l'hélicoptère

(1) L'exploitant doit s'assurer que le chargement de ses hélicoptères est effectué sous la surveillance d'un personnel qualifié.

(2) L'exploitant doit s'assurer que le chargement du fret est cohérent avec les données utilisées pour le calcul des masse et centrage de l'hélicoptère.

(3) L'exploitant doit se conformer aux limitations de structure supplémentaires telles que la résistance du plancher, la charge maximale par mètre linéaire, la masse maximale par compartiment cargo et les limitations maximales de places assises.

(4) L'exploitant doit tenir compte des déplacements du chargement en vol (treuillage par exemple).

(d) Limites de centrage

(1) Enveloppe opérationnelle de centrage. A moins que les sièges ne soient attribués et que l'effet du nombre de passagers par rangée de sièges, du fret dans les compartiments de fret individuels et du carburant dans les réservoirs individuels ne soient pris en compte précisément dans le calcul du centrage, des marges opérationnelles doivent être appliquées à l'enveloppe de centrage certifiée. Lors de la détermination des marges de centrage, la possibilité d'écarts par

rapport à la répartition de charge prévue doit être considérée. S'il n'y a pas allocation des sièges passagers, l'exploitant doit introduire des procédures afin de s'assurer qu'une action corrective est prise par l'équipage de conduite ou de cabine au cas où le choix des sièges serait extrême longitudinalement. Les marges de centrage et les procédures opérationnelles associées, y compris les hypothèses en matière de répartition des passagers, doivent être acceptables par l'Autorité (Voir IEM de l'Appendice 1 du paragraphe OPS 3.605, sous-paragraphe (d)).

(2) Centrage en vol. En complément au paragraphe (d)(1) ci-dessus, l'exploitant doit pouvoir démontrer que les procédures prennent totalement en compte les variations extrêmes de centrage en vol du fait des mouvements des passagers et de l'équipage et de la consommation et du transfert de carburant.

Appendice 1 du paragraphe OPS 3.620(h) - Procédure d'établissement de valeurs forfaitaires révisées de masse des passagers et des bagages

(Voir IEM de l'Appendice 1 du paragraphe OPS 3.620(h))

(a) Passagers

(1) Méthode d'échantillonnage de masse. La masse moyenne des passagers et de leurs bagages à main doit être déterminée par pesée, sur la base d'échantillons aléatoires. La sélection d'échantillons aléatoires doit, par nature et par extension, être représentative du volume de passagers, en considérant le type d'exploitation, la fréquence des vols sur les différentes routes, les vols aller et retour, la saison en cours et la capacité en sièges de l'hélicoptère.

(2) Taille de l'échantillon. Le plan de campagne de pesée doit couvrir la pesée d'au moins le plus élevé de :

(i) le nombre de passagers calculé à partir d'un échantillon pilote, sur la base de procédures statistiques normales et compte tenu d'un intervalle de confiance (précision) d'1% pour les masses moyennes adultes et 2% pour les masses moyennes hommes et femmes séparés (les procédures statistiques complétées par un exemple de détermination de l'échantillon témoin et de la masse moyenne sont données par l'IEM OPS 3.620(h)),

(ii) et :

(A) d'une capacité égale ou supérieure à 40 sièges passagers, un total de 2000 passagers ;

(B) ou pour les hélicoptères d'une capacité inférieure à 40 sièges passagers, un nombre égal à 50 fois le nombre de sièges passagers.

(3) Masses des passagers. La masse des passagers doit comprendre la masse de leurs effets personnels transportés lors de l'embarquement à bord de l'hélicoptère. Lors de la sélection des échantillons aléatoires de masses passagers, les bébés doivent être pesés avec l'adulte accompagnateur. (Voir également les paragraphes OPS 3.607(d) et OPS 3.620(c), (d) et (e).

(4) Lieu de la pesée. Le lieu de pesée des passagers doit être sélectionné aussi près que possible de l'hélicoptère, en un point où la masse du passager ne risque pas de changer du fait de l'abandon ou de l'acquisition d'effets personnels avant l'embarquement.

(5) Balance. La balance devant être utilisée pour la pesée des passagers doit avoir une capacité d'au moins 150 kg. Elle doit être graduée au minimum de 500 g en 500 g. La balance doit être précise à 0,5% ou 200 grammes près (le plus grand des deux).

(6) Relevés des valeurs de masse. La masse des passagers, la catégorie des passagers correspondant (homme, femme, enfant) et le numéro de vol doivent être relevés pour chaque vol.

(b) Bagages enregistrés. La procédure statistique de détermination des masses forfaitaires révisées des bagages basée sur la moyenne des masses de bagage de l'échantillon minimum requis est basiquement la même que celle concernant les passagers, et décrite au paragraphe (a)(1) (Voir également IEM OPS 3.620 (h)). Pour les bagages, l'intervalle de confiance (précision) s'élève à 1%. Un minimum de 2000 bagages enregistrés doit être pesé.

(c) Détermination des masses forfaitaires révisées des passagers et des bagages enregistrés

(1) Afin de s'assurer que l'utilisation des masses forfaitaires révisées des passagers et des bagages enregistrés au lieu de l'utilisation des masses réelles déterminées par pesée n'affecte pas la sécurité au cours de l'exploitation, une analyse statistique (Voir IEM OPS 3.620 (h))doit être effectuée. Une telle analyse génère entre autres paramètres la masse moyenne des passagers et des bagages.

(2) Sur les hélicoptères de 20 sièges passagers et plus, ces moyennes s'appliquent comme valeurs forfaitaires révisées de masses hommes et femmes.

(3) Sur les hélicoptères de plus petite capacité, les incréments suivants doivent être ajoutés aux masses moyennes des passagers afin d'obtenir les valeurs forfaitaires révisées des masses:

Tableau d'incrément de masse

Nombre de sièges passagers	**Incrément de masse nécessaire**
1 à 5 inclus	16 kg
6 à 9 inclus	8 kg
10 à 19 inclus	4 kg

Comme option, les valeurs forfaitaires révisées (moyennes) de masses "tous adultes" peuvent être appliqués aux hélicoptères de 30 sièges passagers et plus. Les masses forfaitaires (moyennes) des bagages enregistrés sont applicables aux hélicoptères de 20 sièges passagers et plus.

(4) Les exploitants peuvent soumettre à l'Autorité un plan détaillé de campagne de pesée pour approbation et, par conséquent, un écart par rapport à la valeur forfaitaire révisée de masse, pourvu que celui-ci soit déterminé au moyen de la procédure décrite dans cet appendice. De tels écarts doivent être révisés à intervalles ne dépassant pas 5 ans(Voir AMC à l'Appendice 1 du paragraphe OPS 3.620(h), paragraphe (c)(4)).

(5) Les valeurs des masses forfaitaires tous adultes doivent être basées sur un ratio hommes/femmes de 80/20 pour tous les vols. Si l'exploitant souhaite obtenir l'autorisation d'utiliser un ratio différent sur des routes ou vols spécifiques, des données doivent être soumises à l'Autorité, montrant que le nouveau ratio hommes/femmes est conservatif et couvre au moins 84 % des ratios hommes/femmes réels sur un échantillon d'au moins 100 vols représentatifs.

(6) Les masses moyennes trouvées doivent être arrondies au kilo près. Les masses des bagages enregistrés doivent être arrondies aux 500 g près, le cas échéant.

Appendice 1 du paragraphe OPS 3.625 - Documentation de masse et centrage

(Voir IEM à l'appendice du paragraphe OPS 3.625)

(a) Documentation de masse et centrage

(1) Contenu

(i) La documentation de masse et centrage doit contenir les informations suivantes :

(A) immatriculation et type de l'hélicoptère ;

(B) numéro de vol et date ;

(C) identité du Commandant de bord ;

(D) identité de la personne qui a préparé le document ;

(E) masse de base et le centrage correspondant de l'hélicoptère ;

(F) masse du carburant au décollage et masse du carburant d'étape ;

(G) masse des produits consommables autres que le carburant ;

(H) composition du chargement, comprenant passagers, bagages, fret et ballast ;

(I) masse au décollage, masse à l'atterrissage et masse sans carburant ;

(J) répartition du chargement ;

(K) positions applicables du centre de gravité de l'hélicoptère ;

(L) et limites des valeurs de masse et de centrage.

(ii) Sous réserve de l'approbation de l'Autorité, l'exploitant peut ne pas indiquer certaines de ces informations sur la documentation de masse et centrage.

(2) Changement de dernière minute. Dans le cas d'un changement de dernière minute après établissement de la documentation de masse et centrage, ce changement doit être porté à la connaissance du Commandant de bord et inscrit sur la documentation de masse et centrage. Les modifications maximales tolérées en modification de dernière minute sur le nombre de passagers ou la charge admise en soute doivent être spécifiées dans le manuel d'exploitation. Si ce nombre est dépassé, une nouvelle documentation de masse et centrage doit être préparée.

(b) Systèmes informatisés. Lorsque les données de masse et centrage sont générées par un système informatisé de masse et centrage, l'exploitant doit vérifier l'intégrité des données ainsi obtenues. Il doit établir un système permettant de vérifier que les modifications des données d'entrée sont intégrées sans erreur dans le système et que le système fonctionne correctement de manière continue en contrôlant les données de sortie du système à des intervalles ne dépassant pas 6 mois.

(c) Systèmes embarqués de masse et centrage. L'approbation de l'Autorité doit être obtenue par l'exploitant s'il souhaite utiliser un système informatique embarqué de masse et centrage comme source primaire pour la libération du vol.

(d) Système de transmission de données. Lorsque les devis de masse et centrage sont envoyés aux hélicoptères par un système de liaison de données, une copie de la documentation de masse et centrage finale telle qu'acceptée par le commandant de bord doit rester au sol.

Intentionnellement blanc

SOUS-PARTIE K - INSTRUMENTS ET EQUIPEMENTS DE SECURITE

OPS 3.630 Introduction générale

(Voir IEM OPS 3.630)

(a) L'exploitant doit s'assurer qu'aucun vol ne commence à moins que les instruments et équipements exigés par cette sous-partie ne soient :

(1) approuvés, sauf dispositions contraires spécifiées au paragraphe (c), et installés conformément aux règlements qui leur sont applicables, notamment les normes minimales de performances et les règlements opérationnels et de navigabilité ;

(2) et en état de fonctionnement pour le type d'exploitation effectuée, sauf dispositions stipulées dans la L.M.E. (voir OPS 3.030).

(b) Les normes de performances minimales des instruments et équipements sont celles requises par les spécifications techniques conjointes JTSO listées dans le code JAR-TSO annexé au règlement communautaire 3922/91, à moins que d'autres normes ne soient requises par les règlements opérationnels ou de navigabilité. Des instruments et équipements répondant à d'autres spécifications de conception et de performance que celles des JTSO, à la date de mise en œuvre de cette sous-partie, peuvent être installés ou maintenus en service sauf si des exigences additionnelles sont précisées dans cette sous-partie. Des instruments et équipements ayant fait l'objet d'une approbation antérieure ne nécessitent pas une mise en conformité avec un JTSO révisé ou une spécification révisée autre qu'un JTSO, sauf si une exigence rétroactive est émise.

(c) Les équipements ci-après mentionnés ne sont pas tenus d'être agréés :

(1) les torches électriques référencées au paragraphe OPS 3.640(b)(6) ;

(2) le chronomètre de précision référencé aux paragraphes 3.650(b) et 3.652(b) ;

(3) le porte-cartes référencé au paragraphe OPS 3.652(n) ;

(4) les trousses de premiers secours référencées au paragraphe OPS 3.745 ;

(5) les mégaphones référencés au paragraphe OPS 3.810 ;

(6) les équipements de survie et de signalisation pyrotechnique référencés aux paragraphes OPS 3.835(a) et (c) ;

(7) et les ancres flottantes et tous équipements permettant d'amarrer, d'ancrer ou de manœuvrer des hélicoptères amphibies sur l'eau, référencés au paragraphe OPS 3.840.

(d) Si l'équipement doit être utilisé par un membre d'équipage de conduite à son poste de travail en vol, il doit être facilement utilisable depuis son poste. Lorsqu'un équipement unique doit être utilisé par plus d'un membre d'équipage de conduite, il doit être installé de telle façon que l'équipement puisse être facilement utilisable depuis chaque poste à partir duquel il doit être utilisé.

(e) Les instruments utilisés par l'un quelconque des membres d'équipage de conduite doivent être disposés de façon à permettre au membre d'équipage de conduite de lire facilement les indications depuis son poste, avec un minimum d'altération de sa position et de son axe de vision normaux lorsqu'il regarde devant, dans le sens de la trajectoire. Lorsqu'un instrument unique doit être utilisé dans un hélicoptère par plus d'un membre d'équipage de conduite, il doit être disposé de façon à être visible depuis chaque poste de travail des membres de l'équipage de conduite concernés.

OPS 3.635 Intentionnellement blanc

OPS 3.640 Feux opérationnels des hélicoptères

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé de :

(a) pour un vol de jour en VFR

(1) un système de feux anti-collision ;

(b) Pour un vol en IFR ou de nuit, en plus des équipements spécifiés au paragraphe (a) ci-dessus :

(1) un éclairage alimenté par le circuit électrique de bord assurant un éclairage approprié de l'ensemble des instruments et équipements, s'ils sont indispensables à une exploitation sûre de l'hélicoptère ;

(2) et un éclairage alimenté par le circuit électrique de bord assurant l'éclairage de tous les compartiments passagers ;

(3) et une torche électrique pour chaque membre d'équipage réglementaire, facilement accessible des membres d'équipage lorsqu'ils occupent leur poste de travail ;

(4) et des feux de position et de navigation ;

(5) et deux phares d'atterrissage dont l'un au moins réglable en vol de manière à éclairer le sol devant et en dessous de l'hélicoptère, et le sol de part et d'autre de l'hélicoptère ;

(6) et les feux leur permettant de se conformer aux réglementations internationales de prévention des abordages en mer s'il s'agit d'un hélicoptère amphibie.

OPS 3.645 Intentionnellement blanc

OPS 3.647 Equipement pour les vols nécessitant un système de radiocommunication ou de radionavigation

Dès lors que l'on exige un système de radiocommunication ou de radionavigation, l'exploitant ne peut exploiter que si l'hélicoptère est équipé d'un micro-casque ou système équivalent et d'un alternat situé sur les commandes de vol pour chaque pilote ou membre d'équipage requis à son poste de travail. (Voir IEM OPS 3.647).

OPS 3.650 Exploitation VFR de jour - Instruments de vol et de navigation et équipements associés

(Voir AMC OPS 3.650/3.652)

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère de jour selon les règles de vol à vue (VFR) que s'il est équipé d'instruments de vol et de navigation et équipements associés et, lorsqu'applicable, selon les conditions décrites dans les paragraphes ci-après :

(a) un compas magnétique ;

(b) un chronomètre de précision, exprimant le temps en heures, minutes et secondes ;

(c) un altimètre sensible gradué en pieds, muni d'une sous-échelle de calage graduée en hectoPascal ou en millibars, réglable à tout calage altimétrique que l'on est susceptible de rencontrer en vol ;

(d) un anémomètre gradué en nœuds ;

(e) un variomètre ;

(f) un indicateur de dérapage ;

(g) un moyen indiquant dans le poste de pilotage la température extérieure, gradué en degrés Celsius (Voir AMC OPS 3.650(g) et 3.652(k)) ;

(h) dès lors que l'on exige deux pilotes, le poste du second pilote devra être équipé des instruments séparés décrits ci-après :

(1) un altimètre sensible gradué en pieds, muni d'une sous-échelle de calage graduée en hectoPascal ou en millibars, réglable à tout calage altimétrique que l'on est susceptible de rencontrer en vol ;

(2) un anémomètre gradué en nœuds ;

(3) un variomètre ;

(4) un indicateur de dérapage ;

(i) en plus des équipements de vol et de navigation requis par les paragraphes (a) à (h) ci-dessus, les hélicoptères dont la masse maximale autorisée au décollage (MCTOM) est supérieure à 3 175 kg, ou tout hélicoptère volant au-dessus de l'eau, hors de la vue de la côte ou lorsque la visibilité est inférieure à 1500 m, doivent

être équipés des instruments de vol suivants :

(1) un indicateur d'assiette (horizon artificiel) ;

(2) et un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap).

(j) lorsque des instruments sont requis en double, cette exigence signifie que chaque pilote doit disposer, selon le cas, d'un affichage, de sélecteurs, ou autres équipements associés, séparés ;

(k) et tous les hélicoptères doivent être équipés de dispositifs indiquant toute anomalie dans la fourniture de l'alimentation aux instruments de vol exigés ;

(l) et chaque anémomètre doit être équipé d'un tube Pitot réchauffé ou d'un système équivalent, afin de prévenir toute défaillance de fonctionnement due à la condensation ou au givrage pour les hélicoptères dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est supérieure à 3 175 kg ou dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MAPSC) est supérieure à 9.

OPS 3.652 Vols IFR ou vols de nuit - Instruments de vol et de navigation et équipements associés.

(Voir AMC OPS 3.650/3.652)

(Voir IEM OPS 3.650/3.652)

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère selon les règles de vol aux instruments (IFR) ou de nuit selon les règles de vol à vue (VFR) que s'il est équipé d'instruments de vol et de navigation et équipements associés et, lorsqu'applicable, selon les conditions décrites dans les paragraphes ci-après :

(a) un compas magnétique ;

(b) un chronomètre de précision, exprimant le temps en heures, minutes et secondes ;

(c) deux altimètres sensibles gradués en pieds, munis d'une sous-échelle de calage graduée en hectoPascal ou en millibars, réglable à tout calage altimétrique que l'on est susceptible de rencontrer en vol ;. Pour les vols monopilotes VFR de nuit, l'un des deux peut être remplacé par un radioaltimètre.

(d) un anémomètre muni d'un tube Pitot réchauffé, ou d'un système équivalent permettant de prévenir toute défaillance de fonctionnement due à la condensation ou au givrage, ainsi que d'un dispositif avertisseur d'une panne du réchauffage du tube Pitot. L'exigence d'un système avertisseur de la panne de réchauffage du tube Pitot ne s'applique pas aux hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MAPSC) est de 9 ou moins ou dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est inférieure ou égale à 3 175 kg, et dont le certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 1er août 1999 (Voir AMC OPS 3.652(d) et (m)(2)) ;

(e) un variomètre ;

(f) un indicateur de dérapage ;

(g) un indicateur d'attitude (horizon artificiel) ;

(h) un indicateur d'attitude (horizon artificiel) de secours, pouvant être utilisé de n'importe quelle place pilote :

(1) dont le fonctionnement est garanti pendant un minimum de 30 minutes, ou le temps nécessaire pour rejoindre un site d'atterrissage accessible lors du survol d'une zone hostile ou d'une étendue d'eau (la plus grande des deux valeurs), après la défaillance totale du circuit électrique normal, compte tenu des autres charges électriques affectant le circuit de secours et des procédures d'exploitation ;

(2) qui fonctionne indépendamment de tout autre horizon artificiel ;

(3) qui fonctionne automatiquement en cas de défaillance totale du circuit électrique normal ;

(4) et qui dispose d'un éclairage approprié dans toutes les phases d'exploitation.

(i) en application du paragraphe (h) ci-

dessus, l'équipage de conduite doit être clairement informé lorsque l'horizon artificiel de secours exigé par ce paragraphe est alimenté par la génération électrique de secours. Lorsque l'horizon artificiel de secours possède sa propre alimentation, il doit exister sur l'instrument lui-même ou sur le tableau de bord un indicateur pour signaler que cette alimentation est utilisée ;

(j) un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap) ;

(k) un moyen indiquant dans le poste de pilotage la température extérieure, gradué en degrés Celsius (Voir AMC OPS 3.650(g) et 3.652(k)) ; et

(l) une source secours de pression statique pour l'altimètre, l'anémomètre et le variomètre ;

(m) et dès lors que l'on exige deux pilotes, le poste du second pilote doit être équipé des instruments séparés ci-après :

(1) un altimètre sensible, gradué en pieds, muni d'une sous-échelle de calage graduée en hectoPascal ou en millibars, réglable à tout calage altimétrique que l'on est susceptible de rencontrer en vol, et qui peut être l'un des deux altimètres exigés par le paragraphe (c) ci-dessus ;

(2) un anémomètre muni d'un tube Pitot réchauffé, ou d'un système équivalent permettant de prévenir toute défaillance de fonctionnement due à la condensation ou au givrage, ainsi que d'un dispositif avertisseur d'une panne de réchauffage Pitot. L'exigence d'un système avertisseur de la panne de réchauffage du tube Pitot ne s'applique pas aux hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MAPSC) est de 9 ou moins ou dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est inférieure ou égale à 3 175 kg et dont le certificat individuel de navigabilité a té délivré avant le 1er août 1999 (Voir AMC OPS 3.652(d) et (m)(2)) ;

(3) un variomètre ;

(4) un indicateur de virage et de dérapage ;

(5) un indicateur d'attitude (horizon artificiel) ;

(6) et un indicateur gyroscopique de direction (conservateur de cap) ;

(n) pour les vols IFR, un porte-cartes positionné de manière à permettre une lecture aisée et possédant un éclairage ;

(o) lorsque des instruments sont requis en double, cette exigence signifie que chaque pilote doit disposer, selon le cas, d'un affichage séparé et de sélecteurs, ou autre équipement associé, séparés ;

(p) et tous les hélicoptères doivent être équipés de dispositifs indiquant toute anomalie dans la fourniture de l'alimentation aux instruments de vol exigés.

OPS 3.655 Equipements supplémentaires pour les vols IFR avec un seul pilote

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en vol IFR monopilote que si l'hélicoptère est équipé d'un pilote automatique capable d'assurer au moins le maintien d'altitude et de cap, sauf pour les hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MAPSC) est inférieure ou égale à 6 et ayant reçu un certificat de navigabilité individuel, dans un état membre des JAA, pour une exploitation monopilote en IMC avant le 1 janvier 1979 ou avant et qui étaient en service dans un état membre des JAA le 1 août 1999. Ces hélicoptères peuvent continuer d'être exploités jusqu'au 31 décembre 2004 dans la mesure où l'exploitant a reçu l'approbation de l'Autorité.

OPS 3.660 Radio altimètres

(a) L'exploitant ne peut pas exploiter un hélicoptère lors d'un vol au dessus de l'eau ;

(1) quand l'exploitation a lieu hors de vue de la terre ; ou

(2) quand la visibilité est inférieure à 1500 m ; ou

(3) la nuit ; ou

(4) à une distance de la terre correspondante à plus de 3 minutes de vols à vitesse normale de croisière,

à moins qu'il soit équipé d'un radio altimètre muni d'une alarme vocale, ou autre moyen équivalent acceptable par l'Autorité, fonctionnant en dessous d'une hauteur pré-affichée, et d'une alarme visuelle capable de fonctionner à une hauteur pouvant être affichée par le pilote.

OPS 3.665 Intentionnellement blanc

OPS 3.670 Equipement radar météorologique embarqué

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MASCP) est supérieure à 9 en IFR ou de nuit lorsque les bulletins météorologiques en vigueur indiquent que des orages ou autres conditions météorologiques présentant un risque potentiel, détectables par un radar météorologique, peuvent être supposés exister sur le trajet prévu, que s'il est équipé d'un radar météorologique embarqué.

OPS 3.675 Equipement pour le vol en conditions givrantes

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en conditions givrantes prévues ou réelles que s'il est certifié et équipé pour le vol en conditions givrantes.

(b) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en conditions givrantes prévues ou réelles, de nuit, que s'il est équipé d'un moyen permettant d'éclairer ou de détecter la formation de glace. Le système d'éclairage utilisé ne doit pas provoquer d'éclat ou de réflexion susceptible de gêner les membres d'équipage dans l'accomplissement de leurs tâches.

OPS 3.680 Intentionnellement blanc

OPS 3.685 Système d'interphone pour les membres de l'équipage de conduite

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère à bord duquel est exigée la présence de plus d'un membre d'équipage de conduite que s'il est équipé d'un système d'interphone pour membres d'équipage de conduite utilisant des ensembles micro et casques, sauf micros à main ; à l'usage de tous les membres d'équipage de conduite.

OPS 3.690 Système d'interphone pour les membres de l'équipage

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère transportant un membre d'équipage autre qu'un membre d'équipage de conduite que s'il est équipé d'un système d'interphone pour les membres d'équipage.

(b) Le système d'interphone pour les membres d'équipage exigé par ce paragraphe doit :

(1) fonctionner indépendamment du système d'annonce passagers, à l'exception des combinés, microphones, commutateurs sélecteurs et systèmes de signalisation ;

(2) assurer une communication bilatérale entre le poste de pilotage et chaque poste de membre d'équipage requis ;

(3) être facilement accessible et utilisable de chaque poste d'équipage de conduite requis dans le poste ;

et, pour les membres d'équipage de cabine :

(4) être facilement accessible et utilisable à chaque poste de membre d'équipage de cabine requis situé à proximité de chaque issue, ou paire d'issues, de secours de plain-pied ;

(5) être équipé d'un système d'alerte muni de signaux visuels ou sonores permettant à l'équipage de conduite d'alerter l'équipage de cabine et à l'équipage de cabine d'alerter l'équipage de conduite ;

(6) et être doté d'un dispositif permettant au destinataire d'un appel de déterminer s'il s'agit d'un appel normal ou d'un appel d'urgence (Voir AMC OPS 3.690(b)(6)).

(7) et être opérationnel dans un délai maximal de 10 secondes.

OPS 3.695 Système d'annonce passagers

(a) L'exploitant ne peut exploiter un

hélicoptère dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MASCP) est supérieure à 9 que s'il est équipé d'un système d'annonce passagers.

(b) Le système d'annonce passagers exigé par ce paragraphe doit :

(1) fonctionner indépendamment des systèmes d'interphone, à l'exception des combinés, casques, microphones, commutateurs sélecteurs et dispositifs de signalisation ;

(2) être facilement accessible en vue d'une utilisation immédiate depuis chaque poste de membre d'équipage de conduite requis ;

(3) être facilement accessible en vue d'une utilisation par un membre d'équipage de cabine au moins, et chaque microphone du système d'annonce passagers prévu pour une utilisation par l'équipage de cabine doit être adjacent à un siège pour membre d'équipage de cabine situé près de chaque issue de plain-pied requise dans le compartiment passagers ;

(4) être utilisable par un membre d'équipage de cabine dans un délai maximal de 10 secondes à chaque poste d'équipage de cabine dans la cabine passagers où il est disponible ;

(5) être audible et intelligible depuis chaque siège passagers, dans les toilettes, depuis les sièges de l'équipage de cabine et les postes de travail ;

(6) et après une panne totale du système normal de génération électrique, assurer un fonctionnement fiable pendant 10 mn au moins.

OPS 3.700 Enregistreurs de conversations - 1

(Voir IEM OPS 3.700)

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er août 1999 ou après et dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est supérieure à 3175 kg que s'il est équipé d'un enregistreur de conversations au poste de pilotage, qui enregistre par référence à une échelle de temps :

(1) les communications radiotéléphoniques transmises ou reçues au poste de pilotage ;

(2) l'environnement sonore du poste de pilotage, comprenant, et ce sans interruption, les signaux sonores reçus via chaque microphone de membre d'équipage de conduite utilisé ;

(3) les communications des membres d'équipage de conduite dans le poste de pilotage via le système d'interphone de l'hélicoptère ;

(4) les signaux vocaux ou sonores identifiant les aides à la navigation ou à l'approche envoyés aux casques radio ou haut-parleurs ;

(5) et les communications des membres d'équipage de conduite dans le poste de pilotage via le système d'annonce passagers, si installé.

(b) L'enregistreur de conversations doit être en mesure de garder en mémoire les informations enregistrées pendant au moins la dernière heure de fonctionnement, cette période pouvant toutefois être réduite à 30 minutes pour les hélicoptères dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est inférieure ou égale à 7 000 kg.

(c) L'enregistreur de conversations doit automatiquement commencer à enregistrer avant que l'hélicoptère ne se déplace par ses propres moyens et poursuivre cet enregistrement jusqu'à la fin du vol, lorsque l'hélicoptère n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens. Par ailleurs, et selon la disponibilité du circuit d'alimentation électrique, l'enregistreur de conversations doit commencer à enregistrer aussi tôt que possible, pendant les vérifications du poste précédant la mise en route des moteurs au début du vol, jusqu'aux vérifications du poste qui suivent l'arrêt des moteurs après la fin du vol.

(d) L'enregistreur de conversations doit être muni d'un dispositif de repérage sub-aquatique.

(e) Pour satisfaire aux exigences de cette section, l'enregistreur de conversations peut être combiné avec l'enregistreur de paramètres.

(f) Un vol peut être entrepris, avec l'enregistreur de conversations exigé par cette section hors service, à condition :

(1) qu'une réparation ou qu'un remplacement de l'enregistreur de conversations ne puisse être raisonnablement effectué avant le début du vol ;

(2) que l'hélicoptère n'effectue pas plus de 8 vols consécutifs après la défaillance de l'enregistreur de conversations ;

(3) qu'au plus 72 heures se soient écoulées depuis que l'enregistreur de conversations au poste de pilotage a été constaté hors service ;

(4) et que tout système enregistreur de paramètres requis soit en état de fonctionnement, à moins qu'il ne soit combiné avec l'enregistreur de conversations.

OPS 3.705 Enregistreurs de conversations - 2

(Voir IEM OPS 3.705)

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré jusqu'au 31 juillet 1999 inclus, dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est supérieure à 7 000 kg ou dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MAPSC) est supérieure à 9 que s'il est équipé d'un enregistreur de conversations au poste de pilotage qui enregistre par référence à une échelle de temps :

(1) les communications radiotéléphoniques transmises ou reçues au poste de pilotage ;

(2) l'environnement sonore du poste de pilotage, comprenant, dans la mesure du possible, sans interruption, les signaux sonores reçus via chaque microphone de membre d'équipage de conduite utilisé ;

(3) les communications des membres d'équipage de conduite dans le poste de pilotage via le système d'interphone de l'hélicoptère ;

(4) les signaux vocaux ou sonores identifiant les aides à la navigation ou à l'approche envoyés aux casques radio ou haut-parleurs ;

(5) les communications des membres d'équipage de conduite dans le poste de pilotage via le système d'annonce passagers, si installé ;

(6) et pour un hélicoptère non équipé d'un enregistreur de paramètres, les paramètres nécessaires pour déterminer le régime du rotor principal.

(b) L'enregistreur de conversations doit être en mesure de garder en mémoire les informations enregistrées pendant au moins les 30 dernières minutes de fonctionnement.

(c) L'enregistreur de conversations doit automatiquement commencer à enregistrer avant que l'hélicoptère ne se déplace par ses propres moyens et poursuivre cet enregistrement jusqu'à la fin du vol, lorsque l'hélicoptère n'est plus en mesure de se déplacer par ses propres moyens.

(d) L'enregistreur de conversations doit être muni d'un dispositif de repérage sub-aquatique.

(e) Pour satisfaire aux exigences de cette section, l'enregistreur de conversations peut être combiné avec l'enregistreur de paramètres.

(f) Un vol peut être entrepris avec l'enregistreur de conversations exigé par cette section hors service, à condition :

(1) qu'une réparation ou qu'un remplacement de l'enregistreur de conversations ne puisse être raisonnablement effectué avant le début du vol ;

(2) que l'hélicoptère n'effectue pas plus de 8 vols consécutifs après la défaillance de l'enregistreur de conversations ;

(3) qu'au plus 72 heures se soient écoulées depuis que l'enregistreur de conversations au poste de pilotage a été constaté hors service ;

(4) et que tout système enregistreur de paramètres requis soit en état de fonctionnement, à moins qu'il ne soit combiné avec l'enregistreur de conversations.

OPS 3.710 Intentionnellement blanc

OPS 3.715 Systèmes enregistreurs de paramètres - 1

(Voir IEM OPS 3.715/3.720)

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er août 1999 ou après et dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 3175 kg que s'il est équipé d'un enregistreur de paramètres en état de fonctionnement utilisant un mode numérique d'enregistrement et de stockage des données, et d'un système permettant d'extraire facilement ces données du support de mémorisation.

(b) Le système enregistreur de paramètres doit être capable de garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins les 8 dernières heures de fonctionnement.

(c) Le système enregistreur de paramètres doit enregistrer par référence à une échelle de temps :

(1) les paramètres nécessaires pour déterminer l'altitude, la vitesse aérodynamique, le cap, l'accélération, les assiettes longitudinale et latérale, l'alternat de transmission radio, la puissance sur chaque moteur, le régime du rotor principal, l'utilisation des freins rotor, la position des commandes de vol principales, les alarmes dans le poste de pilotage, la température de l'air, l'utilisation des systèmes de commande automatiques de vol et l'utilisation des systèmes d'augmentation de stabilité ;

(2) et pour les hélicoptères, dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est supérieure à 7 000 kg, les paramètres supplémentaires nécessaires pour déterminer la température et la pression d'huile de la boîte de transmission principale, le taux de lacet, l'indication de charge à l'élingue si un indicateur est installé, la hauteur radio sonde et la position du train d'atterrissage ;

(3) et pour tous les hélicoptères, le système enregistreur de paramètres doit enregistrer tous les paramètres pertinents liés à une conception unique ou nouvelle ou aux caractéristiques opérationnelles de l'hélicoptère. (Voir AMC OPS 3.715(c)(3)).

(d) Les données doivent être obtenues des sources de l'aéronef qui permettent d'établir une corrélation précise avec les informations présentées à l'équipage de conduite

(e) Le système enregistreur de paramètre doit automatiquement commencer l'enregistrement des données avant que l'hélicoptère ne soit capable de se déplacer par ses propres moyens et doit s'arrêter automatiquement dès que l'hélicoptère ne peut plus se déplacer par ses propres moyens.

(f) Le système enregistreur de paramètres doit être muni d'un dispositif de repérage sub-aquatique.

(g) Pour satisfaire aux exigences de cette section, l'enregistreur de paramètres peut être combiné avec l'enregistreur de conversations.

(h) Un vol peut être entrepris avec le système enregistreur de paramètres exigé par cette section hors service à condition :

(1) qu'une réparation ou qu'un remplacement du système enregistreur de paramètres ne puisse être raisonnablement effectué avant le début du vol ;

(2) que l'hélicoptère n'effectue pas plus de 8 vols consécutifs avec un système enregistreur de paramètres hors service ;

(3) qu'au plus 72 heures se soient

écoulées depuis que le système enregistreur de paramètres a été constaté hors service ;

(4) et que tout enregistreur de conversations requis soit en état de fonctionnement, à moins qu'il ne soit combiné avec le système enregistreur de paramètres. (Voir IEM OPS 3.715(h)/3.720(h))

OPS 3.720 Systèmes enregistreurs de paramètres - 2

(Voir IEM 3.720/3.725)

(a) Après le 1er avril 2000, l'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré entre le 1er janvier 1989 et le 31 juillet 1999 inclus, dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 7 000 kg, ou dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 9, que s'il est équipé d'un enregistreur de paramètres utilisant un mode numérique d'enregistrement et de mémorisation des données, et d'un système permettant d'extraire facilement ces données du support de mémorisation.

(b) Le système enregistreur de paramètres doit être capable de garder en mémoire les données enregistrées pendant au moins les 5 dernières heures de fonctionnement.

(c) Le système enregistreur de paramètres doit enregistrer par référence à une échelle de temps :

(1) les paramètres nécessaires pour déterminer l'altitude, la vitesse aérodynamique, le cap, l'accélération, les assiettes longitudinale et latérale, l'alternat de transmission radio, la puissance sur chaque moteur, le régime du rotor principal, l'utilisation des freins rotor, la position des commandes de vol principales, les alarmes dans le poste de pilotage, la température de l'air, l'utilisation des systèmes de commande automatiques de vol et l'utilisation des systèmes d'augmentation de stabilité ;

(2) et pour les hélicoptères, dont la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) est supérieure à 7 000 kg, les paramètres supplémentaires nécessaires pour déterminer la température et la pression d'huile de la boîte de transmission principale, le taux de lacet, l'indication de charge à l'élingue si un indicateur est installé, la hauteur radio sonde et la position du train d'atterrissage ;

(3) et pour tous les hélicoptères, le système enregistreur de paramètres doit enregistrer tous les paramètres pertinents liés à une conception unique ou nouvelle ou aux caractéristiques opérationnelles de l'hélicoptère. (Voir AMC OPS 3.720(c)(3)).

(d) Les données doivent être obtenues de sources de l'aéronef qui permettent d'établir une corrélation précise avec les informations présentées à l'équipage de conduite

(e) Le système enregistreur de paramètre doit automatiquement commencer l'enregistrement des données avant que l'hélicoptère ne soit capable de se déplacer par ses propres moyens et doit s'arrêter automatiquement après que l'hélicoptère ne peut plus se déplacer par ses propres moyens.

(f) Le système enregistreur de paramètres doit être muni d'un dispositif de repérage sub-aquatique.

(g) Pour satisfaire aux exigences de cette section, l'enregistreur de paramètres peut être combiné avec l'enregistreur de conversations.

(h) Un vol peut être entrepris avec le système enregistreur de paramètres exigé par cette section hors service à condition :

(1) qu'une réparation ou qu'un remplacement du système enregistreur de paramètres ne puisse être raisonnablement effectué avant le début du vol ;

(2) que l'hélicoptère n'effectue pas plus de 8 vols consécutifs avec un système enregistreur de paramètres hors service ;

(3) qu'au plus 72 heures se soient écoulées depuis que le système enregistreur de paramètres a été reconnu défaillant ; et

(4) que tout enregistreur de conversations requis soit en état de fonctionnement, à moins qu'il ne soit combiné avec le système enregistreur de paramètres. (Voir IEM OPS 3.715(h)/3.720(h)).

OPS 3.725 Intentionnellement blanc

OPS 3.730 Sièges, ceintures de sécurité, harnais et dispositifs de retenue pour enfants

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé :

(1) d'un siège ou d'une couchette pour toute personne âgée de deux ans ou plus ;

(2) pour les hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré jusqu'au 31 juillet 1999 inclus, d'une ceinture de sécurité, équipée ou non d'un baudrier, ou d'un harnais de sécurité, utilisable sur chaque siège passager par chaque passager âgé de 2 ans ou plus ;

(3) pour les hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré le 1er août 1999 ou après, d'une ceinture de sécurité, équipée d'un baudrier, ou d'un harnais de sécurité, utilisable sur chaque siège passager par chaque passager âgé de 2 ans ou plus ;

(4) d'un système de retenue pour chaque passager âgé de moins de 2 ans ;

(5) d'un harnais de sécurité pour chaque siège des membres de l'équipage de conduite, comportant un dispositif retenant automatiquement le buste de l'occupant en cas de décélération rapide ;

(6) et d'un harnais de sécurité pour chaque siège des membres de l'équipage de cabine ;

Note : cette exigence n'exclut pas l'utilisation de sièges passagers par des membres d'équipage de cabine transportés en supplément de l'équipage de cabine requis.

(7) des sièges pour les membres d'équipage de cabine, situés, si possible, près d'une issue de secours de plain-pied. Si le nombre de membres d'équipage de cabine requis dépasse le nombre d'issues de secours de plain-pied, les sièges supplémentaires de membres d'équipage de cabine requis doivent être situés de manière que les membres d'équipage de cabine soient de la meilleure manière capables d'assister les passagers en cas d'évacuation d'urgence. De tels sièges doivent être orientés vers l'avant ou vers l'arrière à moins de 15° de l'axe longitudinal de l'hélicoptère.

(b) Toutes les ceintures et harnais de sécurité doivent posséder un point de déverrouillage unique. Une ceinture de sécurité équipée d'un baudrier peut être utilisée à la place d'une ceinture avec harnais de sécurité, si celle-ci ne peut être raisonnablement installée pour des raisons pratiques.

OPS 3.731 Consignes "Attachez vos ceintures" et "Défense de fumer"

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère dans lequel tous les sièges passagers ne sont pas visibles depuis le siège du commandant de bord ou le siège du pilote auquel la conduite du vol peut être déléguée que si l'hélicoptère est muni d'un système de signalisation informant tous les passagers et les membres d'équipage de cabine lorsque les ceintures doivent être attachées et lorsqu'il est interdit de fumer.

OPS 3.735 Intentionnellement blanc

OPS 3.740 Intentionnellement blanc

OPS 3.745 Trousses de premiers secours

(Voir AMC OPS 3.745)

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé d'une trousse de premiers secours facilement accessible en vue d'une utilisation.

(b) L'exploitant doit s'assurer que les

trousses sont :

(1) contrôlées périodiquement afin de s'assurer que leur contenu est maintenu en état d'utilisation.

(2) réapprovisionnées à intervalles réguliers en se conformant aux prescriptions figurant sur leurs étiquettes, et chaque fois que les circonstances le justifient.

OPS 3.750 Intentionnellement blanc

OPS 3.755 Intentionnellement blanc

OPS 3.760 Intentionnellement blanc

OPS 3.765 Intentionnellement blanc

OPS 3.770 Intentionnellement blanc

OPS 3.775 Oxygène de subsistance - Hélicoptères non pressurisés

(Voir appendice 1 au paragraphe OPS 3.775)

(Voir IEM OPS 3.775)

(a) Généralités :

(1) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère non pressurisé à des altitudes pression supérieures à 10 000 ft que s'il est muni d'un système pouvant stocker et dispenser l'oxygène de subsistance requis.

(2) La quantité d'oxygène de subsistance exigée pour une opération donnée doit être déterminée sur la base d'altitudes et d'une durée de vol cohérentes avec les procédures d'exploitation spécifiées pour chaque opération dans le manuel d'exploitation et avec les itinéraires à suivre, et avec les procédures d'urgence spécifiées dans le manuel d'exploitation.

(3) Un hélicoptère devant voler au-dessus de l'altitude pression 10 000 ft devra être doté d'équipements capables de stocker et de distribuer les quantités d'oxygène exigées.

(b) Exigences en matière d'alimentation en oxygène :

(1) Equipage de conduite : chaque membre d'équipage de conduite en fonction au poste de pilotage doit être alimenté en oxygène d'appoint ainsi que spécifié dans l'appendice 1. Si l'ensemble des occupants des sièges du poste de pilotage sont alimentés en oxygène grâce à la source d'alimentation réservée aux membres d'équipage de conduite, ils doivent alors être considérés comme membres de l'équipage de conduite en fonction au poste de pilotage pour ce qui concerne l'alimentation en oxygène.

(2) Equipage de cabine, membres d'équipage supplémentaires et passagers. L'équipage de cabine et les passagers doivent être alimentés en oxygène conformément aux spécifications de l'Appendice 1. Les membres d'équipage de cabine transportés en plus du nombre de membres d'équipage de cabine minimal requis et les membres d'équipage supplémentaires doivent être considérés comme des passagers pour ce qui concerne l'alimentation en oxygène.

OPS 3.780 Intentionnellement blanc

OPS 3.785 Intentionnellement blanc

OPS 3.790 Extincteurs à main

(Voir AMC OPS 3.790)

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé d'extincteurs à main répartis dans le poste de pilotage, en cabine passagers, et le cas échéant, dans les compartiments cargo et les offices, conformément aux dispositions suivantes :

(a) la nature et la quantité des agents extincteurs doivent être adaptées aux types de feux susceptibles de se déclarer dans le compartiment où l'extincteur doit être utilisé et doivent réduire au minimum les dangers de concentration de gaz toxiques dans les compartiments habités ;

(b) au moins un extincteur à main contenant du Halon 1211 (bromochlorodifluorométhane, CBrClF2) ou un agent extincteur équivalent, doit être placé dans le poste de pilotage à un endroit convenable pour l'utilisation par l'équipage

de conduite ;

(c) au moins un extincteur à main doit être placé, ou facilement accessible pour son utilisation, dans chaque office qui n'est pas situé sur le pont principal passagers ;

(d) au moins un extincteur à main facilement accessible doit être disponible et utilisable dans chaque compartiment cargo accessible en vol aux membres d'équipage ;

(e) et le nombre d'extincteurs à main suivant doit être convenablement situé pour une utilisation dans chaque compartiment passagers :

Nombre d'extincteurs

Configuration maximale approuvée en sièges passagers	Nombre d'extincteurs
7 à 30	1
31 et plus	2

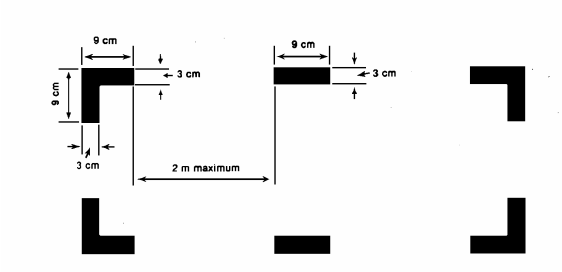
(f) Au minimum un des extincteurs requis en cabine passagers d'un hélicoptère dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est de 31 ou plus doivent contenir du Halon 1211 (bromochlorodifluorométhane, CBrClF2) ou un agent extincteur équivalent.

OPS 3.795 Intentionnellement blanc

OPS 3.800 Indication des zones de pénétration du fuselage

L'exploitant doit s'assurer que lorsqu'il existe des zones désignées pour la pénétration des équipes de sauvetage en cas d'urgence, celles-ci sont marquées comme indiqué ci-après. Les marques doivent être de couleur rouge ou jaune, et, si nécessaire, elles seront entourées d'un cadre blanc pour offrir un meilleur contraste avec le fond. Si la distance entre marques d'angle dépasse 2 m, des marques intermédiaires de 9 cm x 3 cm seront ajoutées de manière à ce que la distance entre marques voisines ne dépasse pas 2 m.

Indication des zones de pénétration du fuselage



OPS 3.802 Marquage extérieur des issues de secours

(a) A l'exception des portes d'accès pour passagers, si elles sont identifiables sans ambiguïté, toutes les issues prévues pour être ouvertes de l'extérieur et les dispositifs d'ouverture correspondants doivent être signalés à l'extérieur de l'avion en français et dans une autre des langues officielles de l'O.A.C.I. Elles doivent être encadrées par une bande de couleur de 5 cm de large.

(b) Tout marquage extérieur doit offrir un contraste de couleur avec les surfaces avoisinantes afin d'être distingué immédiatement, même par faibles conditions d'éclairement.

OPS 3.805 Intentionnellement blanc

OPS 3.810 Mégaphones

(Voir AMC OPS 3.810)

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MAPSC) est supérieure à 19 que s'il est équipé de mégaphones portables alimentés par piles, facilement accessibles pour leur utilisation par les membres d'équipage lors d'une évacuation d'urgence.

OPS 3.815 Eclairage de secours

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère de transport de passagers dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers est supérieure à 19 que s'il est équipé :

(1) d'un système d'éclairage de secours équipé d'une source d'alimentation indépendante afin de fournir une source d'éclairage général de la cabine en vue de faciliter l'évacuation de l'hélicoptère ;

(2) et de signes d'emplacement et de marquages des issues de secours éclairés.

OPS 3.820 Emetteur de localisation d'urgence automatique

(Voir IEM OPS 3.820)

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est équipé d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT) automatique fixé à l'hélicoptère d'une manière telle que dans l'hypothèse d'un accident, la probabilité d'une transmission par l'ELT d'un signal détectable soit maximisée, et la probabilité qu'il transmette à tout autre moment soit minimisée.

(b) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au dessus de l'eau en environnement hostile, tel que défini au paragraphe OPS 3.480(a)(11)(ii)(A) à une distance de la côte correspondant à plus de 10 minutes de vol à la vitesse normale de croisière, lors d'un vol de soutien ou en relation avec une exploitation en mer de ressources minières (y compris le gaz), que s'il est équipé d'un émetteur de localisation d'urgence automatique largable (ELT(AD)) ou équivalent acceptable par l'Autorité.

(c) L'exploitant doit s'assurer que l'ELT est capable d'émettre sur les fréquences de détresse prescrites à l'annexe 10 de l'O.A.C.I.

OPS 3.825 Gilets de sauvetage

(Voir IEM OPS 3.825)

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère pour toute exploitation sur l'eau ou lors d'un vol au-dessus de l'eau :

(1) lorsqu'il est exploité en classe de performances 3 dans des conditions ne permettant pas, en autorotation, de rejoindre la côte ;

(2) ou lorsqu'il est exploité en classe de performances 1 ou 2 à une distance de la côte correspondant à plus de 10 mn de vol à la vitesse normale de croisière ;

(3) lorsqu'il est exploité en classe de performances 2 ou 3 et qu'il décolle ou atterrit d'un héliport où la trajectoire de décollage ou d'approche est au dessus de l'eau,

que s'il est équipé, pour chaque personne à bord, de gilets de sauvetage munis d'une balise lumineuse de survie. Chaque gilet de sauvetage doit être rangé dans un endroit facilement accessible avec la ceinture ou le harnais de sécurité attachés à partir du siège ou de la couchette de la personne à qui le gilet est destiné. Les gilets de sauvetage pour bébé peuvent être remplacés par un autre dispositif individuel de flottaison, muni d'une balise lumineuse de survie.

OPS 3.827 Combinaison de survie équipage

(Voir IEM OPS 3.827)

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au-dessus de l'eau à une distance de la côte correspondant à plus de 10 mn de vol à la vitesse normale de croisière lors d'un vol en relation avec l'exploitation en mer de ressources minérales (y compris le gaz), lorsque les observations ou prévisions météorologiques disponibles par le commandant de bord indiquent que la température de la mer sera inférieure à plus 10°C durant le vol, ou lorsque le temps de sauvetage estimé dépasse le temps de survie calculé, que si chaque membre de l'équipage est vêtu d'une combinaison de survie.

(b) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 3 lors d'un vol au-dessus de l'eau dans des conditions ne permettant pas, en autorotation, de rejoindre la côte et lorsque les observations ou prévisions météorologiques disponibles au commandant de bord indiquent que la température de la mer sera inférieure à plus 10°C durant le vol, que si chaque membre de l'équipage porte une combinaison de survie.

OPS 3.830 Canots de sauvetage et émetteur de localisation d'urgence de survie pour les vols prolongés au-dessus de l'eau

(a) L'exploitant ne peut exploiter un

hélicoptère lors d'un vol au-dessus de l'eau à une distance de la côte correspondant à plus de 10 mn de vol à la vitesse normale de croisière, lorsqu'il est exploité en classe de performances 1 ou 2, ou à plus de 3 minutes de vol à la vitesse normale de croisière, lorsqu'il est exploité en classe de performances 3, que s'il emporte :

(1) dans le cas d'un hélicoptère transportant moins de 12 personnes, un minimum d'un canot de sauvetage avec une capacité établie non inférieure au nombre maximal de personnes à bord ;

(2) dans le cas d'un hélicoptère transportant plus de 11 personnes, un minimum de deux canots de sauvetage suffisants ensemble pour transporter toutes les personnes pouvant être transportées à bord. En cas de perte d'un des canots ayant la plus grande capacité nominale, la capacité en surcharge des canots restants doit être suffisante pour accueillir l'ensemble des occupants de l'hélicoptère. (voir AMC OPS 3.830(a)(2) ;

(3) au moins un émetteur de localisation d'urgence de survie (ELT(S)) pour chaque canot de sauvetage transporté (mais pas plus de 2 au total sont emmenées) capable d'émettre sur les fréquences de détresses prescrites à l'annexe 10 de l'OACI (Voir AMC OPS 3.830(a)(3)) ;

(4) un éclairage des issues de secours ;

(5) et un équipement de survie comprenant également les moyens de se maintenir en vie, adaptés à la nature du vol qui doit être entrepris.

OPS 3.835 Equipement de survie

(Voir IEM OPS 3.835)

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère au-dessus de régions où les opérations de recherches et de sauvetage seraient particulièrement difficiles que s'il est doté des équipements ci-après :

(a) équipement de signalisation permettant d'envoyer les signaux de détresse pyrotechniques décrits dans l'Annexe 2 de l'O.A.S. ;

(b) au moins un émetteur de localisation d'urgence de survie (ELT(S)) capable d'émettre sur les fréquences d'urgence prescrites par l'annexe 10 de l'OACI, (Voir AMC OPS 3.830(a)(3)) ; et

(c) et l'équipement de survie complémentaire pour l'itinéraire à suivre, tenant compte du nombre de passagers transportés à bord. (Voir AMC OPS 3.835(c))

OPS 3.837 Exigences additionnelles pour les hélicoptères exploités depuis ou vers des héli-plateformes situées dans une zone maritime hostile (telle que définie à l'IEM au paragraphe OPS 3.003(11))

(a) L'exploitant ne peut utiliser un hélicoptère pour un vol depuis ou vers une héli-plateforme située dans une zone maritime hostile à une distance de la côte correspondant à plus de 10 minutes de vol à la vitesse normale de croisière, lors d'un vol de soutien ou en relation avec une exploitation en mer de ressources minières (y compris le gaz), que si :

(1) lorsque les observations ou prévisions météorologiques à la disposition du commandant de bord indiquent que la température de la mer sera inférieure à plus 10 °C pendant le vol, ou lorsque la durée estimée du sauvetage dépasse la durée de survie calculée, ou le vol est programmé pour être effectué de nuit, toutes les personnes à bord portent des combinaisons de survie (voir IEM OPS 3.827) ;

(2) tous les canots de sauvetage transportés conformément au paragraphe OPS 3.830 sont installés de manière à être utilisable dans les conditions de mer dans lesquelles les caractéristiques d'amerrissage forcé, de flottaison et de stabilité ont été évaluées afin de satisfaire aux exigences de certification concernant l'amerrissage forcé (voir IEM OPS 3.837(a)(2)) ;

(3) l'hélicoptère est équipé d'un

système d'éclairage de secours équipé d'une source d'alimentation indépendante afin de fournir une source d'éclairage général de la cabine en vue de faciliter l'évacuation de l'hélicoptère ;

(4) toutes les issues de secours, y compris les issues de secours de l'équipage, et leurs dispositifs d'ouverture sont indiqués de manière visible pour guider les occupants utilisant les issues à la lumière du jour ou dans l'obscurité. Ces marques sont conçues pour rester visibles si l'hélicoptère a chaviré et que la cabine est submergée ;

(5) toutes les portes non largables qui sont conçues comme des issues de secours en cas d'amerrissage forcé possèdent un dispositif de verrouillage en position ouverte pour ne pas interférer avec l'évacuation des occupants dans toutes les conditions de mer jusqu'au maximum exigé lors de l'évaluation de l'amerrissage forcé et de la flottaison ;

(6) toutes les portes, fenêtres et autres ouvertures dans le compartiment passagers autorisées par l'Autorité comme étant appropriés à l'évacuation sous l'eau sont équipées de manière à être utilisable en cas d'urgence ;

(7) les gilets de sauvetage sont portés en permanence ; à moins que le passager ou le membre d'équipage porte une tenue de survie intégrée, acceptable par l'Autorité, qui combine les propriétés de la tenue de survie et du gilet de sauvetage.

OPS 3.840 Hélicoptères certifiés pour une exploitation sur l'eau - Equipements divers

(a) L'exploitant ne peut exploiter sur l'eau un hélicoptère certifié pour une exploitation sur l'eau que si celui-ci est équipé :

(1) d'une ancre et autres équipements nécessaires pour faciliter l'amarrage, l'ancrage ou la manœuvre de l'aéronef sur l'eau, appropriés à sa taille, son poids et ses caractéristiques de manœuvre ;

(2) et d'équipements permettant d'émettre les signaux sonores prescrits dans les règlements internationaux afin d'éviter des collisions en mer, lorsqu'applicable.

OPS 3.843 Tous hélicoptères en survol de l'eau - Amerrissage forcé

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au-dessus de l'eau dans un environnement hostile à une distance de la côte correspondant à plus de 10 mn de vol à la vitesse normale de croisière que si celui-ci est conçu ou certifié pour l'amerrissage ou certifié selon des critères d'amerrissage forcé.

(b) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 1 ou 2 lors d'un vol au-dessus de l'eau dans un environnement non hostile à une distance de la côte correspondant à plus de 10 minutes de vol à vitesse de croisière normale à moins que l'hélicoptère ne soit conçu ou certifié pour l'amerrissage ou doté d'équipements de flottabilité de secours.

(c) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performances 2, en cas de décollage ou d'atterrissage au-dessus de l'eau, à moins que l'hélicoptère ne soit conçu ou certifié pour l'amerrissage ou doté d'équipements de flottabilité de secours (Voir IEM OPS 3.843(c)) ; sauf dans le cas où, dans le but de minimiser le temps d'exposition, le décollage, ou l'atterrissage, sur un site d'exploitation S.M.U.H. situé en zone habitée est conduit au dessus de l'eau – sauf avis contraire de l'Autorité.

(d) Un exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en classe de performance 3 lors d'un vol au dessus de l'eau au delà de la distance de la côte nécessaire pour un atterrissage forcé en sécurité ; à moins que l'hélicoptère ne soit conçu ou certifié pour l'amerrissage ou doté d'équipements de flottabilité de secours.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.775 - Oxygène de subsistance pour hélicoptères non pressurisés

Tableau 1

(a)	(b)
ALIMENTATION POUR	DUREE ET ALTITUDE PRESSION
1 Tous les occupants des sièges du poste de pilotage en service de vol	Totalité du temps de vol à des altitudes pressions supérieures à 10 000 ft
2 Tous les membres d'équipage de cabine requis	Totalité de temps de vol à des altitudes pressions supérieures à 13 000 ft et pour toute période supérieure à 30 minutes à des altitudes pression supérieures à 10 000 ft mais n'excédant pas les 13 000 ft
3 100% des passagers (Voir Note)	Totalité du temps de vol à des altitudes pressions supérieures à 13 000 ft.
4 10% des passagers (Voir Note)	Totalité du temps de vol après 30 minutes à des altitudes pressions supérieures à 10 000 ft mais n'excédant pas les 13 000 ft.

Note : Pour les besoins de ce tableau, "passagers" signifie : passagers réellement transportés, et comprend les bébés.

SOUS PARTIE L – EQUIPEMENTS DE NAVIGATION ET DE COMMUNICATION

OPS 3.845 Introduction générale

(Voir IEM OPS 3.845)

(a) L'exploitant doit s'assurer qu'un vol ne commence que si l'équipement de communication et de navigation exigé dans cette sous-partie est :

(1) approuvé et installé en conformité avec les exigences qui le concernent, y compris les normes de performances minimales et les règlements opérationnels et de navigabilité ;

(2) installé de façon telle que la panne de l'un quelconque des éléments exigés pour les besoins de communication ou de navigation, ou les deux, n'aura pas pour conséquence la panne d'un autre élément exigé pour les besoins de communication ou de navigation ;

(3) en état de fonctionnement pour le type d'exploitation poursuivi, sauf indications particulières mentionnées dans la liste minimale d'équipement (voir paragraphe OPS 3.030) ;

(4) et disposé de telle manière que l'équipement devant être utilisé par un pilote à son poste pendant le vol peut être facilement utilisé depuis son poste. Lorsqu'un élément unique doit être utilisé par plus d'un membre de l'équipage de conduite, il doit être installé de telle manière qu'il puisse être facilement utilisable depuis tout poste à partir duquel il doit être utilisé.

(b) Les normes de performance minimale des équipements de communication et de navigation sont celles prescrites dans les spécifications techniques conjointes JTSO listées dans le code JAR-TSO annexé au règlement communautaire 3922/91, à moins que des normes de performance différentes ne soient prescrites dans les codes opérationnels et de navigabilité. Les équipements de communication et de navigation répondant à des normes de performance et de conception autres que les JTSO à la date de mise en œuvre de cette sous-partie peuvent rester en service, ou être installés, à moins que des exigences supplémentaires ne soient prescrites par la présente sous-partie. Les équipements de communication et de navigation déjà approuvés n'ont pas besoin de répondre à un JTSO révisé ou à une spécification, autre que JTSO, révisée à moins qu'une exigence rétroactive ne soit prescrite.

OPS 3.850 Equipement radio

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que si ce dernier est doté de l'équipement radio exigé et adapté au type d'exploitation poursuivi.

(b) Lorsque deux systèmes radio indépendants (distincts et complets) sont exigés par cette sous-partie, chaque système doit être équipé d'une installation d'antenne indépendante, toutefois, dans le cas des antennes rigides, non filaires, ou dans le cas d'installation de fiabilité équivalente, une antenne unique peut être utilisée.

(c) L'équipement radio exigé pour la conformité au paragraphe (a) ci-dessus doit également permettre la communication sur la fréquence aéronautique d'urgence 121.5 MHz.

OPS 3.855 Boîte de mélange audio

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en IFR que s'il est équipé d'une boîte de mélange audio pour chaque membre de l'équipage de conduite requis.

OPS 3.860 Equipement radio pour le vol VFR sur les routes navigables par repérage visuel au sol

L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en vol VFR sur les routes navigables par repérage visuel au sol que s'il est équipé d'un système radio (communication et transpondeur de radar secondaire) nécessaire à l'exploitation normale de l'hélicoptère pour remplir les fonctions suivantes :

(a) communication avec les stations au sol appropriées ;

(b) communication avec les installations de trafic aérien depuis un point quelconque de l'espace aérien contrôlé dans lequel doit évoluer l'hélicoptère ;

(c) réception des informations météorologiques ;

(d) et réponse aux interrogations du radar secondaire selon les exigences sur la route suivie.

OPS 3.865 Equipement de communication et de navigation pour les opérations IFR et en VFR sur les routes non navigables par repérage visuel au sol

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère en IFR, ou en VFR sur des routes non navigables par repérage visuel au sol, que si l'appareil est équipé d'un équipement radio (communication et transpondeur de radar secondaire de surveillance (SSR)) et de navigation conformément aux exigences des services de la circulation aérienne dans la ou les zone(s) d'exploitation. :

(b) Equipement radio. L'exploitant doit s'assurer que l'équipement radio comprend au moins :

(1) deux systèmes de communication radio indépendants afin de pouvoir, dans les conditions normales d'exploitation, communiquer avec une station au sol appropriée à partir de n'importe quel point de la route, déroutements compris ;

(2) et un transpondeur de radar secondaire en fonction des exigences sur la route suivie.

(c) Equipement de navigation. L'exploitant doit s'assurer que l'équipement de navigation

(1) comprend au moins (Voir IEM OPS 3.865(c)(1))

(i) deux aides à la navigation appropriées compte tenu de la route ou de la zone survolée ;

(ii) une aide à l'approche appropriée pour les héliports de destination, de dégagement et de déroutement ;

(iii) un système de navigation de zone lorsque la route ou la zone survolée l'exige ;

(iv) un récepteur VOR supplémentaire pour toute route, ou portion de route, où la navigation est basée uniquement sur des signaux VOR ;

(v) un système ADF supplémentaire pour toute route ou zone, ou portion de route ou zone, où la navigation est basée uniquement sur les signaux NDB ;

(2) ou est conforme au type de performances de navigation requises (RNP) pour une exploitation dans l'espace aérien concerné. (Voir aussi IEM OPS 3.243.)

(d) L'exploitant peut exploiter un hélicoptère qui n'est pas équipé des systèmes de navigation spécifiés aux paragraphes (c)(1)(iv) ou (c)(1)(v) ci-dessus, pourvu qu'il soit équipé d'autres systèmes autorisés par l'Autorité sur la route ou la zone survolée. La fiabilité et la précision de cet équipement doit permettre une navigation en sécurité sur la route prévue.

(e) Les exigences ci-dessus peuvent être vérifiées par une combinaison d'instruments, par des systèmes de bord intégrés, ou par une combinaison de paramètres sur des affichages électroniques, pourvu que l'information ainsi disponible pour chaque pilote ne soit pas moindre que celle fournie par les instruments ou équipements associés tels que spécifiés plus haut.

(f) Lorsqu'au plus un élément des équipements spécifiés en (a) ci-dessus est inopérant lorsque l'hélicoptère est sur le point de débuter un vol, l'hélicoptère peut néanmoins décoller pour ce vol si :

(1) il n'est pas raisonnablement possible de procéder à la réparation ou au remplacement de cet élément avant le début du vol ;

(2) l'hélicoptère n'a pas effectué plus d'un vol depuis que l'élément a été constaté hors service ;

(3) et le commandant de bord s'est assuré que, compte tenu des dernières

informations relatives à la route et à la zone, à l'héliport utilisé (y compris tout dégagement ou déroutement prévu) et aux conditions météorologiques qui seront probablement rencontrées, le vol peut être effectué en sécurité et conformément à toute exigence pertinente de la limite appropriée du contrôle de la circulation aérienne.

OPS 3.870 Intentionnellement blanc

SOUS-PARTIE M – ENTRETIEN

OPS 3.875 Généralités

(voir IEM OPS 3.875)

(a) L'exploitant ne peut exploiter un hélicoptère que s'il est entretenu et remis en service par un organisme convenablement agréé conformément à l'arrêté du 14 octobre 2002 relatif à l'agrément JAR 145 des ateliers d'entretien d'aéronefs à l'exception des visites pré-vol qui ne sont pas obligatoirement effectuées par l'organisme agréé conformément à l'arrêté du 14 octobre 2002 relatif à l'agrément JAR 145 des ateliers d'entretien d'aéronefs.

(b) La présente sous-partie prescrit les exigences en matière d'entretien des hélicoptères auxquelles il faut se conformer pour répondre aux exigences relatives à l'agrément des exploitants décrites au paragraphe OPS 3.180.

OPS 3.880 Terminologie

Les définitions qui suivent, tirées de l'arrêté du 14 octobre 2002 relatif à l'agrément JAR 145 des ateliers d'entretien d'aéronefs doivent s'appliquer à la présente sous-partie :

(a) Visite pré-vol - signifie le contrôle effectué avant le vol pour s'assurer que l'aéronef est apte à effectuer le vol considéré. Elle ne comprend pas la correction des défauts.

(b) Norme, définition ou règle approuvée - signifie une norme, une définition ou une règle de fabrication, de conception, d'entretien ou de qualité approuvée par l'Autorité.

(c) Agréé ou approuvé - signifie agréé ou approuvé directement ou conformément à une procédure approuvée par l'Autorité.

OPS 3.885 Demande de, et approbation du système d'entretien de l'exploitant

(a) Pour l'approbation de son système d'entretien, un postulant à la délivrance, à la modification et au renouvellement d'un C.T.A. doit soumettre à l'Autorité les documents spécifiés (voir IEM OPS 3.885(a)).

(b) Un postulant à la délivrance, à la modification et au renouvellement d'un C.T.A. qui satisfait aux exigences de la présente sous-partie associé au manuel d'un organisme d'entretien agréé selon l'arrêté du 14 octobre 2002 relatif à l'agrément JAR 145 des ateliers d'entretien d'aéronefs peut prétendre à l'approbation de son système d'entretien par l'Autorité. (voir IEM OPS 3.885(b))

OPS 3.890 Responsabilité de l'entretien

(a) L'exploitant doit garantir la navigabilité de l'hélicoptère et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de secours au moyen de (voir AMC OPS 3.890(a)) :

(1) l'exécution de visites pré-vol (voir AMC OPS 3.890(a)(1)) ;

(2) la remise aux normes de tout défaut ou dommage affectant la sécurité de l'exploitation, prenant en compte la liste minimale d'équipement et la liste des déviations de configuration dans la mesure où elles sont disponibles pour le type d'hélicoptère considéré (Voir AMC OPS 3.890(a)(2)) ;

(3) la réalisation de tout entretien conformément au manuel d'entretien approuvé de l'exploitant, décrit au paragraphe OPS 3.910 (Voir AMC OPS 3.890(a)(3)) ;

(4) l'analyse de l'efficacité du manuel d'entretien approuvé de l'exploitant (voir AMC OPS 3.890(a)(4)) ;

(5) le respect de toute consigne opérationnelle, consigne de navigabilité et tout autre exigence relative à la navigabilité rendue obligatoire par l'Autorité ; (Voir AMC OPS 3.890(a)(5))

(6) et la réalisation de modifications conformément à une norme approuvée, et pour toutes modifications facultatives, l'établissement d'une politique de mise en œuvre (voir AMC OPS 3.890(a)(6)).

(b) L'exploitant doit s'assurer que le certificat de navigabilité de tout hélicoptère exploité

demeure en état de validité pour ce qui concerne :

(1) les exigences du paragraphe (a) ci-dessus ;

(2) toute date de péremption figurant au certificat ;

(3) et toute autre condition d'entretien spécifiée au certificat.

(c) Les exigences spécifiées au paragraphe (a) ci-dessus doivent être appliquées conformément à des procédures acceptables pour l'Autorité.

OPS 3.895 Gestion de l'entretien

(a) L'exploitant doit détenir un agrément conformément à l'arrêté du 14 octobre 2002 relatif à l'agrément JAR 145 des ateliers d'entretien d'aéronefs afin de respecter les exigences spécifiées aux paragraphes OPS 3.890 (a)(2), (3), (5) et (6), sauf dans le cas où l'Autorité est convaincue que l'entretien peut être sous-traité à un organisme agréé selon l'arrêté du 14 octobre 2002 relatif à l'agrément JAR 145 des ateliers d'entretien d'aéronefs. (voir AMC OPS 3.895(a))

(b) L'exploitant doit employer une personne ou un groupe de personnes acceptables pour l'Autorité afin de garantir que tout l'entretien est effectué dans les délais et selon une norme approuvée afin de satisfaire aux exigences relatives à la responsabilité de l'entretien décrites au paragraphe OPS 3.890. La personne ou le cadre, selon le cas, est le responsable désigné dont il est fait mention au paragraphe OPS 3.175(i)(2). Le responsable désigné du système d'entretien est aussi responsable de la mise en place des actions correctives résultant du système de surveillance qualité du paragraphe OPS 3.900(a). (voir AMC OPS 3.895(b))

(c) Le responsable désigné du système d'entretien ne doit pas être employé par une organisation détenant un agrément JAR 145 sous contrat avec l'exploitant, à moins que cela soit spécifiquement approuvé par l'Autorité. (Voir AMC OPS 3.895(c)).

(d) Lorsque l'exploitant ne détient pas d'agrément conformément à l'arrêté du 14 octobre 2002 relatif à l'agrément JAR 145 des ateliers d'entretien d'aéronefs, des accords doivent être pris avec un organisme détenant un tel agrément afin de satisfaire aux exigences des paragraphes OPS 3.890(a)(2), (3), (5) et (6). Sauf si des dispositions différentes sont spécifiées dans les paragraphes (e), (f) et (g) suivants, un contrat d'entretien écrit doit être conclu entre l'exploitant et l'organisme d'entretien agréé conformément à l'arrêté du 14 octobre 2002 relatif à l'agrément JAR 145 des ateliers d'entretien d'aéronefs, qui détaille les fonctions spécifiées aux paragraphes OPS 3.890(a)(2), (3), (5) et (6) et définit le support des fonctions qualité du paragraphe OPS 3.900. Les contrats de maintenance en ligne programmés et en base et de maintenance du moteur et tous leurs avenants doivent être acceptable par l'Autorité. L'Autorité n'exige pas de connaître la teneur commerciale d'un contrat d'entretien. (voir AMC OPS 3.895(d))

(d) L'exploitant doit fournir une salle de travail convenable, dans des sites appropriés, au personnel décrit au paragraphe (b) ci-dessus. (voir AMC OPS 3.895(d))

OPS 3.900 Système qualité

(voir AMC OPS 3.900)
(voir IEM OPS 3.900)

(a) Aux fins de l'entretien, le système qualité de l'exploitant, exigé au paragraphe OPS 3.035, doit en outre comprendre au moins les fonctions suivantes :

(1) la surveillance que les activités décrites au paragraphe OPS 3.890 sont effectuées en accord avec les procédures agréées ;

(2) la surveillance que tout l'entretien sous-traité est réalisé en accord avec le contrat ;

(3) et la surveillance de la conformité permanente aux exigences de la présente sous-partie.

(b) Lorsque l'exploitant est agréé conformément à l'arrêté du 14 octobre 2002 relatif à l'agrément JAR 145 des ateliers d'entretien d'aéronefs, le système qualité peut être associé à celui qui est exigé par l'arrêté du 14 octobre 2002 relatif à l'agrément JAR 145 des ateliers d'entretien d'aéronefs.

OPS 3.905 Manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (M.M.E.)

(a) L'exploitant doit fournir un M.M.E. détaillant la structure de son organisation (voir AMC OPS 3.905(a)), et notamment :

(1) le responsable désigné du système d'entretien exigé au paragraphe OPS 3.175(i)(2) et la personne ou le groupe de personnes mentionnés au paragraphe OPS 3.895(b) ;

(2) les procédures devant être suivies afin de satisfaire aux responsabilités en matière d'entretien décrites au paragraphe OPS 3.890 et les fonctions qualité décrites au paragraphe OPS 3.900, sauf quand l'exploitant détient lui-même un agrément approprié conforme à l'arrêté du 14 octobre 2002 relatif à l'agrément JAR 145 des ateliers d'entretien d'aéronefs, auquel cas ces précisions peuvent être incluses dans le manuel de spécifications de l'organisme d'entretien (M.O.E.).

(b) Le M.M.E. et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par l'Autorité.

OPS 3.910 Manuel d'entretien de l'exploitant

(a) L'exploitant doit s'assurer que l'hélicoptère est entretenu conformément au manuel d'entretien de l'exploitant. Ce manuel doit détailler l'ensemble des opérations d'entretien exigées, y compris leur fréquence. Le manuel doit inclure un programme de fiabilité lorsque l'Autorité a déterminé qu'un tel programme est nécessaire. (voir AMC OPS 3.910(a))

(b) Le manuel d'entretien établi par l'exploitant et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par l'Autorité. (voir AMC OPS 3.910(b))

OPS 3.915 Compte-rendu matériel de l'exploitant (C.R.M.)

(voir AMC OPS 3.915)

(a) L'exploitant doit utiliser un compte-rendu matériel (C.R.M.) contenant les informations suivantes pour chaque hélicoptère :

(1) les données relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols ;

(2) le certificat d'approbation pour remise en service de l'hélicoptère en cours de validité ;

(3) l'attestation d'entretien en cours de validité, indiquant l'état d'entretien de l'hélicoptère quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus, à moins que l'Autorité ne donne son accord pour que l'attestation d'entretien soit conservée ailleurs ;

(4) la liste de tous les défauts marquants reportés qui affectent l'exploitation de l'hélicoptère ;

(5) et toutes recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à l'entretien.

(b) Le C.R.M. et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par l'Autorité.

OPS 3.920 Enregistrement des travaux d'entretien

(voir AMC OPS 3.920)

(a) L'exploitant doit s'assurer que le C.R.M. de l'hélicoptère est conservé pendant 24 mois après la date de la dernière inscription.

(b) L'exploitant doit s'assurer de l'établissement d'un système pour conserver, sous une forme acceptable par l'Autorité, les enregistrements suivants, pour les périodes spécifiées :

(1) tous les rapports d'entretien détaillés relatifs à l'hélicoptère ou à tout élément de l'hélicoptère qui y est installé - 24 mois après que l'hélicoptère ou l'élément de l'hélicoptère a été approuvé pour remise en service ;

(2) le temps total et les cycles de vol écoulés, selon le cas, de l'hélicoptère et de tous les éléments de l'hélicoptère à vie limitée - 12 mois après que l'hélicoptère a été définitivement retiré du service ;

(3) le temps de vol et les cycles écoulés, selon le cas, depuis la dernière révision générale de l'hélicoptère ou de tout élément d'hélicoptère sujet à révision générale - jusqu'à ce que la dernière

révision générale de l'hélicoptère ou élément d'hélicoptère ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails ;

(4) l'état d'inspection en cours de l'hélicoptère tel que la conformité avec le manuel d'entretien approuvé de l'exploitant puisse être établie - jusqu'à ce que l'inspection de l'hélicoptère ou de l'élément de l'hélicoptère ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails ;

(5) l'état en cours des consignes de navigabilité applicables à l'hélicoptère et aux composants de l'hélicoptère - 12 mois après que l'hélicoptère a été définitivement retiré du service ; et

(6) des détails des modifications et réparations effectuées sur l'hélicoptère, les moteurs, les hélices, et tout élément vital pour la sécurité en vol - 12 mois après que l'hélicoptère a été définitivement retiré du service(voir IEM OPS 3.290(a)(6)) ;

(c) L'exploitant doit s'assurer que lorsque l'hélicoptère est transféré définitivement d'un exploitant à un autre les enregistrements spécifiés aux paragraphes (a) et (b) sont également transférés et que les périodes stipulées continuent à s'appliquer. (voir AMC OPS 3.290(c))

OPS 3.925 Intentionnellement blanc

OPS 3.930 Maintien de la validité du certificat de transporteur aérien eu égard au système d'entretien

(voir IEM OPS 3.930)

L'exploitant doit se conformer aux exigences relatives au certificat de transporteur aérien pour s'assurer du maintien de la validité du certificat de transporteur aérien eu égard au système d'entretien.

OPS 3.935 Equivalent de sécurité

réservé

SOUS PARTIE N - EQUIPAGE DE CONDUITE

OPS 3.940 Composition de l'équipage de conduite

(Voir appendice 1 au paragraphe OPS 3.940)

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) la composition de l'équipage de conduite et le nombre de membres d'équipage de conduite affectés aux postes de travail désignés sont en conformité avec le manuel de vol de l'hélicoptère et ne sont pas inférieurs aux minimums spécifiés dans le manuel de vol de l'hélicoptère ;

(2) l'équipage de conduite comprend des membres d'équipage de conduite supplémentaires lorsque le type d'exploitation l'exige et n'est pas inférieur au nombre spécifié dans le manuel d'exploitation ;

(3) tous les membres de l'équipage de conduite sont détenteurs d'une licence appropriée et en cours de validité, acceptable par l'Autorité, et sont dûment compétents et qualifiés pour exécuter les tâches qui leurs sont attribuées ;

A cet égard, l'exploitant doit s'assurer que tous les membres de l'équipage de conduite détiennent les privilèges d'opérateur d'équipement de radiotéléphonie à bord dans la ou les langues spécifiées par les organismes du contrôle de la circulation aérienne ;

(4) des procédures acceptables par l'Autorité sont établies pour éviter le regroupement, au sein d'un même équipage, de membres d'équipage de conduite inexpérimentés ;

(5) un pilote parmi l'équipage de conduite est désigné commandant de bord lequel peut déléguer la conduite du vol à un autre pilote dûment qualifié ; et

(6) lorsqu'il engage à titre occasionnel les services de membres d'équipage de conduite, les exigences de la sous-partie N notamment sont respectées. A cet égard, une attention particulière doit être portée au nombre total de types ou variantes d'hélicoptères sur lequel un membre d'équipage de conduite peut exercer en transport aérien public, ce nombre ne devant pas dépasser les exigences prescrites aux paragraphes OPS 3.980 et OPS 3.981, y compris quand ses services sont engagés par un autre exploitant.

(b) *Pilotes* - L'exploitant doit s'assurer que :

(1) les commandants de bord et copilotes sur un vol aux instruments (IFR) détiennent une qualification de vol aux instruments en cours de validité ;

(2) pour les exploitations aux instruments (IFR) à l'aide d'hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (cmasp / MAPSC) est de plus de 9 :

(i) l'équipage de conduite minimal est de deux pilotes qualifiés multipilotes sur le type ;

(ii) et le commandant de bord détient une licence de pilote de ligne hélicoptère en cours de validité ;

(3) pour les exploitations à l'aide d'hélicoptères dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (cmasp / MAPSC) est de plus de 19 :

(i) l'équipage de conduite minimal est de deux pilotes qualifiés multipilotes sur le type ;

(ii) le commandant de bord détient une licence de pilote de ligne hélicoptère en cours de validité ;

(c) Les hélicoptères non mentionnés aux paragraphes (b)(2) et (b)(3) ci-dessus peuvent être exploités par un seul pilote pourvu que les exigences de l'appendice 1 du paragraphe OPS 3.940 soient respectées.

(d) *Formation au travail en équipage* - Nul ne peut être pilote dans l'équipage de conduite d'un hélicoptère exploité avec un équipage d'au

moins deux pilotes, s'il n'a reçu la formation pour le travail en équipage (MCC) conforme au paragraphe FCL 2.261(d) de l'arrêté du 12 juillet 2005 (FCL 2).

Toutefois en sont dispensés les pilotes :

- titulaires d'une licence de pilote professionnel hélicoptère assortie de la qualification de vol aux instruments ; et

- justifiant d'une expérience minimum de 400 heures sur hélicoptère exploité avec un équipage d'au moins deux pilotes en transport public de passagers ; et

- justifiant avoir, au plus tard dans les six mois suivant la parution du présent arrêté, subi de manière satisfaisante les contrôles de compétence prévus au paragraphe 3.965 (b) et (c) sur hélicoptère exploité avec un équipage d'au moins deux pilotes.

(e) Pour l'application du paragraphe (b)(2) ci-dessus, à titre transitoire, les pilotes détenant une licence :

- de pilote professionnel hélicoptère délivrée conformément au paragraphe 4.3 de l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications de l'aéronautique civile,

- ou de pilote de ligne dont les privilèges sont limités aux appareils de moins de 5700 kg, délivrée conformément au paragraphe 9.9 de l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications de l'aéronautique civile,

qui détiennent une qualification de type sur un hélicoptère à la date du présent arrêté, peuvent continuer à exploiter ce même type d'hélicoptère avec un équipage de deux pilotes en qualité de commandant de bord si l'hélicoptère est de moins de 5700 kg.

OPS 3.945 Stage d'adaptation et contrôle

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) un membre d'équipage de conduite suit un stage de qualification de type respectant les exigences applicables à la délivrance des licences de membres d'équipages lorsqu'il passe d'un type d'hélicoptère à un autre type d'hélicoptère nécessitant une nouvelle qualification de type ;

(2) un membre d'équipage de conduite suit un stage d'adaptation de l'exploitant avant d'entreprendre un vol en ligne sans supervision :

(i) lors d'un changement vers un hélicoptère pour lequel une nouvelle qualification de type est exigée ;

(ii) ou lors d'un changement d'exploitant ;

(3) tout stage d'adaptation est dispensé par du personnel dûment qualifié et en conformité avec un programme de formation détaillé inclus dans le manuel d'exploitation et acceptable par l'Autorité ;

(4) le contenu de la formation nécessaire au stage d'adaptation de l'exploitant est établi en prenant en compte le niveau de formation antérieur du membre d'équipage de conduite, tel que noté dans les dossiers de formation prescrits par le paragraphe OPS 3.985 ;

(5) les normes minimales de qualification et d'expérience, requises pour les membres d'équipage de conduite avant de suivre un stage d'adaptation, sont spécifiées dans le manuel d'exploitation ;

(6) tout membre d'équipage de conduite subit les contrôles requis au paragraphe OPS 3.965(b) ainsi que la formation et les contrôles requis au paragraphe OPS 3.965(d) avant d'entreprendre les vols en ligne sous supervision ;

(7) à l'issue des vols en ligne sous supervision, le contrôle requis par le paragraphe OPS 3.965(c) est effectué ;

(8) lorsqu'un membre d'équipage de conduite a entrepris un stage d'adaptation de l'exploitant, il n'effectue pas un service de vol sur un hélicoptère d'un autre type avant que le stage ne soit achevé ou qu'il y soit mis fin, sauf approbation de l'Autorité ;

(9) et la formation à la gestion des

ressources de l'équipage (CRM) est incluse dans le stage d'adaptation ;

(b) En cas de changement de type, le contrôle requis par le paragraphe OPS 3.965(b) peut être combiné avec l'épreuve pratique d'aptitude requise pour la qualification de type par les exigences applicables à la délivrance des licences de membres d'équipages ;

(c) Le stage d'adaptation de l'exploitant et la formation de qualification de type requis par les exigences applicables à la délivrance des licences de membres d'équipages peuvent être combinés.

OPS 3.950 Formation aux différences et formation de familiarisation

(a) L'exploitant doit s'assurer qu'un membre d'équipage de conduite suit :

(1) une formation aux différences lorsque :

(i) le passage sur une variante d'un hélicoptère de même type que celui sur lequel il exerce normalement ;

(ii) ou un changement d'équipement ou de procédures intervenant sur des types ou variantes sur lesquels il exerce normalement,

nécessite l'acquisition de connaissances supplémentaires et une formation sur un dispositif de formation approprié ou sur hélicoptère ;

(2) une formation de familiarisation lorsque :

(i) le passage sur un autre hélicoptère de même type ;

(ii) ou un changement d'équipement ou de procédures intervenant sur le type ou la variante sur lesquels il exerce normalement,

nécessite l'acquisition de connaissances supplémentaires.

(b) L'exploitant doit préciser dans le manuel d'exploitation les conditions pour lesquelles il est nécessaire d'effectuer une formation aux différences ou une formation de familiarisation et les éventuelles connaissances supplémentaires à acquérir.

OPS 3.955 Accession à la fonction de commandant de bord

(Voir appendice 1 au paragraphe OPS 3.955)

(a) Pour accéder à la fonction de commandant de bord un pilote doit suivre un stage approprié de commandement.

(b) L'exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation un niveau minimum d'expérience pour la promotion à la fonction de commandant de bord en promotion interne et pour ceux intégrant la compagnie directement à la fonction de commandant de bord.

OPS 3.960 Commandants de bord - Exigences minimales de qualification

(Voir appendice 1 au paragraphe OPS 3.960)

(a) Les exigences minimales de qualification pour un commandant de bord sont :

(1) une licence de pilote de ligne hélicoptère ;

(2) ou une licence de pilote professionnel hélicoptère, pourvu que :

(i) lorsqu'il conduit des opérations selon les règles de vol aux instruments (IFR) en tant que commandant de bord, le commandant de bord totalise au minimum 700 heures de vol sur hélicoptères dont 300 heures comme commandant de bord ou commandant de bord sous la supervision d'un commandant de bord proposé par l'exploitant et agréé par l'Autorité et 100 heures d'IFR. Ces 300 heures peuvent être remplacées par des heures en fonction copilote, sur la base de deux heures de copilote équivalentes à une heure de commandant de bord, pourvu que ces heures aient été effectuées dans un système établi de travail en équipage à deux pilotes décrit dans le manuel d'exploitation.

(ii) lorsqu'il conduit des opérations en conditions de vol à vue (VMC) de nuit, un commandant de bord, sans

qualification IFR valide, totalise 300 heures de vol sur hélicoptère dont 150 heures comme commandant de bord ou commandant de bord sous la supervision d'un commandant de bord proposé par l'exploitant et agréé par l'Autorité et 10 heures de nuit comme pilote aux commandes.

(iii) lorsqu'il conduit des opérations de transport de passagers en conditions de vol à vue (VMC), un commandant de bord totalise 150 heures de vol sur hélicoptère comme commandant de bord ou commandant de bord sous supervision.

(b) Pour certains types d'hélicoptères présentant des caractéristiques particulières, des conditions additionnelles d'expérience et de formation sont définies à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.960.

OPS 3.965 Maintien des compétences et contrôles périodiques

(Voir appendice 1 au paragraphe OPS 3.965)

(a) *Généralités* - L'exploitant doit s'assurer que :

(1) chacun des membres de l'équipage de conduite subit un maintien de ses compétences et des contrôles périodiques;

(2) un programme de maintien des compétences et de contrôles périodiques est défini dans le manuel d'exploitation et approuvé par l'Autorité ;

(3) le maintien des compétences est dispensé par le personnel ci-après :

(i) *cours au sol et de rafraîchissement,* par du personnel dûment qualifié ;

(ii) *entraînement sur hélicoptère/ entraîneur synthétique de vol,* par un instructeur de qualification de type (TRI) ou un instructeur de vol (FI) détenant la qualification de type appropriée, ou dans le cas d'un entraîneur synthétique de vol par un instructeur sur entraîneur synthétique de vol (SFI), pourvu que le TRI, le FI ou le SFI satisfasse aux exigences de l'exploitant en matière d'expérience et de connaissance, de manière suffisante pour instruire sur les points spécifiés aux paragraphes (a)(1)(i)(A) et (B) de l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.965 ;

(iii) *entraînements et contrôles sécurité-sauvetage et sûreté,* par du personnel dûment qualifié ;

(iv) et *entraînements à la gestion des ressources de l'équipage (CRM),* par du personnel dûment qualifié ;

(4) les contrôles périodiques sont effectués par le personnel ci-après :

(i) *contrôles hors ligne de l'exploitant,* par un examinateur de qualification de type (TRE) ou, si le contrôle est conduit sur un entraîneur synthétique de vol approuvé par l'Autorité, par un examinateur de qualification de type (TRE) ou un examinateur sur entraîneur synthétique de vol (SFE) ;

(ii) et *contrôles en ligne,*- par des commandants de bord désignés par l'exploitant et acceptables par l'Autorité,

(5) chacun des membres de l'équipage de conduite subit les contrôles hors ligne de l'exploitant en équipage constitué.

(b) *Contrôle hors ligne de l'exploitant :*

(1) L'exploitant doit s'assurer que :

(i) chacun des membres de l'équipage de conduite subit les contrôles hors ligne de l'exploitant pour démontrer sa capacité à exécuter les procédures normales, anormales et d'urgence ;

(ii) et le contrôle s'effectue sans références visuelles extérieures, lorsque approprié, si le membre d'équipage est appelé à exercer en IFR.

(2) A l'exception des contrôles hors ligne effectués avant le 31 octobre 2006 en vertu de l'arrêté du 25 février 1985 susvisé, pour lesquels la période de

validité est celle déterminée conformément aux dispositions du chapitre 6.5.3.2. de l'annexe audit arrêté, la période de validité d'un contrôle hors ligne de l'exploitant est de six mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois derniers mois calendaires de la période de validité d'un contrôle hors ligne précédent de l'exploitant, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du sixième mois suivant la date d'expiration du contrôle hors ligne précédent de l'exploitant. Avant d'effectuer un vol en VMC de nuit un membre d'équipage de conduite, sans qualification IFR à jour, devra subir un contrôle hors ligne de nuit. Après cela, un contrôle hors ligne sur deux devra être effectué de nuit.

(3) Lorsqu'un pilote est qualifié sur plusieurs types d'hélicoptères monomoteurs à pistons tels que listés dans l'appendice 1 au FCL 2.245(b)(1) de l'arrêté du 12 juillet 2005 (FCL 2), il peut ne subir qu'un contrôle hors ligne pour les différents types d'hélicoptères qu'il utilise effectivement.

(4) Lorsqu'un pilote est qualifié sur plusieurs types d'hélicoptères monomoteurs à turbines de la masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) inférieure ou égale à 3175 kg, il peut ne subir qu'un contrôle hors ligne pour les différents types d'hélicoptères qu'il utilise effectivement.

(c) *Contrôle en ligne :*

(1) L'exploitant doit s'assurer que tout membre d'équipage de conduite subit un contrôle en ligne sur hélicoptère, afin de démontrer sa capacité à mettre en œuvre les procédures normales d'utilisation en ligne décrites au manuel d'exploitation. La période de validité d'un contrôle en ligne est de douze mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois derniers mois calendaires de la période de validité du contrôle en ligne précédent, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du douzième mois suivant la date d'expiration du contrôle en ligne précédent.

(2) Lorsqu'un pilote est qualifié sur plusieurs types d'hélicoptères, il peut ne subir qu'un contrôle en ligne pour les différents types d'hélicoptères qu'il utilise effectivement. Ce contrôle doit alors être effectué sur le type le plus significatif, celui-ci étant défini à l'aide des critères couramment pris en compte (notamment caractéristiques des moteurs, performances, complexité des systèmes, masse maximale au décollage, complexité de la mise en œuvre de la machine) sauf si le réseau exploité avec ce type n'est pas représentatif.

(d) *Entraînement et contrôle de sécurité-sauvetage et de sûreté de l'exploitant* - L'exploitant doit s'assurer que tout membre d'équipage de conduite subit un entraînement et un contrôle sur l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage embarqués. La période de validité du contrôle de sécurité-sauvetage et de sûreté est de douze mois calendaires à compter de la fin du mois de son accomplissement. Si le contrôle est subi dans les trois derniers mois calendaires de la période de validité du contrôle de sécurité-sauvetage et de sûreté précédent, la période de validité s'étend alors de la date d'accomplissement jusqu'à la fin du douzième mois suivant la date d'expiration de ce contrôle de sécurité-sauvetage et de sûreté précédent.

(e) *Gestion des ressources de l'équipage (CRM)* - L'exploitant doit s'assurer que tout membre d'équipage de conduite suit, lors de l'entraînement périodique, un entraînement à la gestion des ressources de l'équipage.

(f) *Cours au sol et de rafraîchissement.* L'exploitant doit s'assurer que chaque membre de l'équipage de conduite effectue un cours au sol et de rafraîchissement au moins tous les 12 mois. Si le cours est effectué dans les trois derniers mois précédant l'échéance de la période de 12 mois calendaires, le prochain cours au sol et de rafraîchissement doit être accompli dans les 12 mois calendaires suivants

la date d'échéance initiale du cours au sol et de rafraîchissement précédent.

(g) *Entraînement sur hélicoptère / entraîneur synthétique de vol*. L'exploitant doit s'assurer que chaque membre d'équipage de conduite effectue un entraînement sur hélicoptère / entraîneur synthétique de vol au moins tous les 12 mois calendaires. Si l'entraînement est effectué dans les trois derniers mois précédant l'échéance de la période de 12 mois calendaires, le prochain entraînement sur hélicoptère / entraîneur synthétique de vol doit être accompli dans les 12 mois calendaires suivants la date d'échéance initiale de l'entraînement sur hélicoptère / entraîneur synthétique de vol précédent.

OPS 3.968 Qualification d'un pilote pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes

(Voir appendice 1 au paragraphe OPS 3.968)

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) un pilote susceptible d'exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes suit un entraînement et un contrôle appropriés ; et

(2) le programme de l'entraînement et du contrôle figure au manuel d'exploitation et est acceptable par l'Autorité.

OPS 3.970 Expérience récente

(a) L'exploitant doit s'assurer que, sauf cas prévu au paragraphe (b) ci-dessous,

(1) un pilote n'exerce pas sur hélicoptère s'il n'a effectué, comme pilote aux commandes, dans les 90 jours qui précèdent, au moins trois décollages, trois circuits et trois atterrissages, à bord d'un hélicoptère du même type ou sur un entraîneur synthétique de vol, du même type que celui de l'hélicoptère sur lequel il exerce.

(2) pour des opérations en VMC de nuit :

(i) un pilote sans qualification IFR à jour, doit avoir effectué, dans les 90 jours qui précèdent, au moins trois décollages, trois circuits et trois atterrissages de nuit. Cette expérience récente peut être obtenue sur un entraîneur synthétique de vol.

(ii) un pilote avec une qualification IFR à jour, doit avoir effectué, dans les 90 jours qui précèdent, au moins trois approches aux instruments. Cette expérience récente peut être obtenue sur un entraîneur synthétique de vol.

(b) La période de 90 jours mentionnée au paragraphe (a) ci-dessus peut être étendue à 120 jours maximum en volant en ligne sous supervision d'un commandant de bord désigné. Pour des périodes au-delà de 120 jours, l'exigence d'expérience récente est satisfaite par un vol d'entraînement ou l'utilisation d'un entraîneur synthétique de vol.

OPS 3.975 Qualification à la compétence de route d'activité et de zone

(a) L'exploitant doit s'assurer qu'avant d'être affecté comme commandant de bord ou comme pilote auquel la conduite du vol peut être déléguée par le commandant de bord sur une route, dans une activité ou dans une zone, le pilote a acquis une connaissance suffisante de la route devant être suivie et des héliports (y compris les dégagements), des infrastructures et des procédures à appliquer.

(b) La période de validité de cette qualification de compétence de route, d'activité et de zone est de douze mois calendaires à compter de la fin :

(1) du mois d'accomplissement de la qualification ;

(2) ou du mois de la dernière exploitation sur la route, dans l'activité ou dans la zone.

(c) La qualification de compétence de route, d'activité et de zone doit être renouvelée par une exploitation sur la route, dans l'activité ou dans la zone pendant la période de validité prescrite au paragraphe (b) ci-dessus.

(d) En cas de renouvellement dans les trois derniers mois calendaires de la période de validité d'une qualification de compétence de route, d'activité et de zone antérieure, la période de validité s'étend alors de la date de

renouvellement jusqu'à la fin du douzième mois suivant la date d'expiration de la qualification de compétence de route, d'activité et de zone antérieure.

OPS 3.978 Intentionnellement blanc

OPS 3.980 Exercice sur plus d'un type ou variante

(a) L'exploitant doit s'assurer qu'aucun membre d'équipage de conduite n'exerce sur plus d'un type ou variante d'hélicoptère, à moins que :

(1) le membre d'équipage de conduite soit compétent pour le faire ;

(2) et que des procédures appropriées, approuvées par l'Autorité, soient incluses dans le manuel d'exploitation.

OPS 3.981 Activité sur hélicoptère et avion

(a) Quand un membre d'équipage de conduite exerce à la fois sur des hélicoptères et des avions :

(1) L'exploitant doit s'assurer que l'activité sur hélicoptère et avion est limitée à un type de chaque ;

(2) L'exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation des procédures appropriées et/ou des restrictions opérationnelles, approuvées par l'Autorité.

OPS 3.985 Dossiers de formation

(a) L'exploitant doit :

(1) tenir à jour un dossier technique pour chaque personnel navigant technique, précisant notamment les entraînements, formations, qualifications et résultats des contrôles requis aux paragraphes OPS 3.945, 3.955, 3.965, 3.968 et 3.975, et être en mesure de fournir le relevé des heures de vol et de ses stages par période de référence ; et

(2) tenir à la disposition du membre d'équipage de conduite concerné, sur demande de ce dernier, et lui permettre de viser, les dossiers de tous les stages d'adaptation, entraînement et contrôles périodiques.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.940 - Exploitations monopilote en régime IFR ou de nuit

(a) Les hélicoptères mentionnés au paragraphe OPS 3.940(c) peuvent être pilotés en IFR ou de nuit par un seul pilote à condition de satisfaire aux exigences suivantes :

(1) l'exploitant doit inclure dans le manuel d'exploitation un programme de stage d'adaptation et d'entraînement périodique qui comprenne les exigences supplémentaires nécessaires pour une exploitation monopilote ;

(2) *Formation et expérience récente* - Une attention particulière doit être portée aux procédures liées à la conduite du vol, notamment en ce qui concerne :

(i) la gestion des moteurs et les manoeuvres d'urgence ;

(ii) l'utilisation des listes de vérification normales, anormales et d'urgence ;

(iii) les communications avec les services de la circulation aérienne ;

(iv) les procédures de départ et d'approche ;

(v) la gestion du pilote automatique ; et

(vi) l'utilisation d'une documentation simplifiée en vol.

(3) les contrôles périodiques exigés au paragraphe OPS 3.965 doivent être effectués en situation de conduite monopilote sur le type d'hélicoptère donné et dans un environnement représentatif de l'exploitation ;

(4) le pilote doit satisfaire aux exigences minimales de qualification pour le commandement du paragraphe OPS 3.960.

(5) en plus des dispositions du paragraphe OPS 3.960, pour l'exploitation IFR, le pilote doit avoir l'expérience suivante :

(i) 25 heures de vol en IFR dans

l'environnement opérationnel considéré ;

(ii) 25 heures de vol sur le type spécifique d'hélicoptère, approuvé pour l'IFR monopilote, dont 10 heures comme commandant de bord ou commandant de bord sous supervision, y compris 5 étapes de vol IFR en ligne sous supervision en utilisant les procédures monopilotes ;

(6) nonobstant les dispositions du paragraphe OPS 3.970, l'expérience récente minimale requise pour un pilote exerçant seul à bord en IFR doit être de 5 vols IFR, dont 3 approches aux instruments, effectués dans les 90 jours précédant le vol projeté, sur le même type d'hélicoptère, en tant que pilote seul à bord. Cette exigence, si elle n'est pas satisfaite, sera remplacée par un contrôle en approche aux instruments IFR avec le même type d'hélicoptère.

Note : Les exigences relatives aux équipements pour alléger la charge de travail du pilote en IFR monopilote sont prescrites au paragraphe OPS 3.655.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.955 - Accession à la fonction de commandant de bord

(a) Formation en vue de l'accession à la fonction de commandant de bord.

(1) La formation au commandement requise par le paragraphe OPS 3.955(a) doit être spécifiée dans le manuel d'exploitation et doit inclure au moins ce qui suit :

(i) une formation dans un entraîneur synthétique de vol (y compris l'entraînement au vol orienté ligne - LOFT) et/ou une formation en vol comprenant un contrôle hors ligne dans la fonction de commandant de bord ;

(ii) les responsabilités attachées au commandement par l'exploitant ;

(iii) une adaptation en ligne en tant que commandant de bord sous supervision ;

(iv) l'exécution d'un contrôle en ligne en tant que commandant de bord et l'obtention de la qualification à la compétence de route, d'activité et de zone ;

(v) pour une première promotion à la fonction de commandant de bord, la formation devra également comprendre une formation à la gestion des ressources de l'équipage (CRM).

(2) *Formation en vue de l'accession à la fonction de commandant de bord et formation d'adaptation combinées.* Si un pilote passe d'un type ou variante d'hélicoptère à un autre lors de sa promotion à la fonction de commandant de bord :

(i) la formation au commandement doit aussi comprendre une formation d'adaptation conformément au paragraphe OPS 3.945 ;

(ii) des étapes supplémentaires devront être requises pour un pilote passant à un nouveau type d'hélicoptère.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.960 - Commandants de bord – Exigences minimales de qualification - Conditions additionnelles d'expérience et de formation pour des types d'hélicoptères présentant des caractéristiques particulières

(a) Robinson R 22 (RH 22)

1. Nul ne peut être commandant de bord d'un hélicoptère Robinson R 22 en transport public de passagers s'il n'a accompli 150 heures de vol sur Robinson R 22 en qualité de commandant de bord.

2. Le pilote devra en outre avoir suivi un stage sécurité Robinson approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile.

(b) Robinson R 44 (RH 44)

1. Nul ne peut être commandant de bord d'un hélicoptère Robinson R 44 en transport public de passagers s'il n'a accompli 150 heures de vol sur Robinson en qualité de commandant de bord (parmi lesquelles 75 heures au plus pourront avoir été effectuées sur Robinson R 22).

2. Le pilote devra en outre avoir suivi un

stage sécurité Robinson approuvé par le ministre chargé de l'aviation civile.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.965 - Entraînements et contrôles périodiques

(a) *Entraînements périodiques* - L'entraînement périodique doit comprendre :

(1) un cours au sol et de rafraîchissement :

(i) le programme du cours au sol et de rafraîchissement doit comprendre :

(A) les systèmes hélicoptère ;

(B) les procédures et règlements opérationnels, y compris l'incapacité du pilote ; et

(C) un bilan des accidents/incidents et événements ;

(ii) les connaissances faisant l'objet du cours au sol et de rafraîchissement doivent être contrôlées au moyen d'un questionnaire ou de tout autre moyen adéquat ;

(2) un entraînement sur hélicoptère/entraîneur synthétique de vol :

(i) le programme d'entraînement sur hélicoptère/entraîneur synthétique de vol doit être établi de façon à ce que toutes les défaillances majeures des systèmes hélicoptère ainsi que les procédures associées soient couvertes sur une période de trois ans ;

(ii) lorsque des défaillances moteur sont simulées, si aucun entraîneur synthétique de vol n'est disponible, ces urgences peuvent être étudiées dans l'hélicoptère en utilisant une simulation sûre en vol. Dans l'éventualité où un tel entraînement est effectué en vol, une attention particulière doit être portée sur les effets de l'émergence d'une panne postérieure et l'exercice doit être précédé d'un briefing complet ;

(iii) l'entraînement sur hélicoptère/ entraîneur synthétique de vol peut être combiné avec le contrôle hors ligne de l'exploitant ;

(3) un entraînement de sécurité-sauvetage et de sûreté :

(i) l'entraînement de sécurité-sauvetage et de sûreté peut être combiné avec le contrôle de sécurité-sauvetage et de sûreté et doit s'effectuer sur hélicoptère ou sur tout autre matériel d'instruction approprié ;

(ii) tous les ans, le programme d'entraînement de sécurité-sauvetage et de sûreté doit couvrir ce qui suit :

(A) si l'hélicoptère en est équipé, la mise effective d'un gilet de sauvetage ;

(B) si l'hélicoptère en est équipé, la mise effective d'un équipement de protection respiratoire ;

(C) le maniement effectif des extincteurs ;

(D) l'instruction sur l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage à bord de l'hélicoptère ;

(E) l'instruction sur l'emplacement et l'utilisation de tous les types d'issues ;

(F) et les procédures de sûreté ;

(iii) tous les trois ans, le programme d'entraînement doit couvrir ce qui suit :

(A) le maniement effectif de tous les types d'issues ;

(B) un exercice de lutte anti-feu effective réalisé sur un feu réel, à l'aide d'équipements représentatifs de ceux de l'hélicoptère. Cependant, dans le cas d'extincteurs au halon, un autre agent extincteur acceptable

par l'Autorité peut être utilisé ;

(C) les effets de la fumée en espace confiné et l'utilisation effective de tous les équipements appropriés, dans un environnement simulé empli de fumée ;

(D) si l'hélicoptère en est équipé, la démonstration et l'utilisation du canot de sauvetage ;

(E) et le secourisme.

(4) un entraînement à la gestion des ressources de l'équipage (CRM).

(5) Pour les membres d'équipage de conduite n'effectuant qu'occasionnellement des vols à l'étranger, l'entraînement doit porter également sur les procédures radiotéléphoniques en langue anglaise.

(b) *Contrôles périodiques* - Les contrôles périodiques doivent comprendre :

(1) les contrôles hors-ligne de l'exploitant :

(i) Les contrôles hors ligne de l'exploitant doivent comprendre, lorsque cela est applicable, les procédures anormales et d'urgence suivantes :

(A) feu moteur ;

(B) feu de structure ;

(C) manipulation en secours du train d'atterrissage ;

(D) vidange en vol du carburant ;

(E) panne moteur et rallumage ;

(F) panne hydraulique ;

(G) panne électrique ;

(H) panne moteur au décollage avant le point de décision ;

(I) panne moteur au décollage après le point de décision ;

(J) panne moteur à l'atterrissage avant le point de décision ;

(K) panne moteur à l'atterrissage après le point de décision ;

(L) dysfonctionnements de systèmes de commandes de vol et de contrôle moteur ;

(M) sortie de positions inhabituelles ;

(N) atterrissage avec un (ou plusieurs) moteur(s) inopérant(s) ;

(O) descente en IMC à Vz max ;

(P) autorotation sur une aire appropriée ;

(Q) perte de capacité d'un pilote ;

(R) et pannes et dysfonctionnements du contrôle directionnel ;

(ii) pour les pilotes amenés à exercer en exploitation VFR de nuit les contrôles hors ligne comprennent les procédures anormales et d'urgence suivantes :

(A) panne après l'obtention de la vitesse de sécurité au décollage (bimoteur)

(B) tour de piste

(C) approche de nuit avec un moteur en panne (bimoteur)

(D) une entrée par inadvertance en IMC simulée

(E) panne moteur simulée

(F) panne des systèmes d'éclairage

(iii) en plus des contrôles prescrits aux sous paragraphes (i, A à R) ci-dessus, les exigences applicables à la délivrance des licences de membres d'équipages doivent être satisfaites tous les douze mois et peuvent être combinées avec le contrôle hors ligne de l'exploitant.

(iv) pour les pilotes amenés à exercer en exploitation IFR, les contrôles

hors ligne comprennent les procédures anormales et d'urgence suivantes :

(A) approche de précision aux instruments jusqu'aux minima, avec un moteur en panne simulée dans le cas d'hélicoptères multimoteurs ;

(B) approche aux instruments interrompue à partir des minima, avec un moteur en panne simulée dans le cas d'hélicoptères multimoteurs ;

(C) approche classique jusqu'aux minima ;

(D) atterrissage avec un (ou plusieurs) moteur(s) en panne simulée ;

(E) et si requis pour le type d'hélicoptère, une approche avec dysfonctionnements du système de contrôle du vol/directeur de vol, des instruments et des équipements de navigation ;

(2) les contrôles de sécurité-sauvetage et de sûreté - Les points à contrôler sont ceux qui ont fait l'objet de l'entraînement prescrit au sous-paragraphe (a)(3) ci-dessus ;

(3) les contrôles en ligne :

(i) les contrôles en ligne doivent confirmer l'aptitude à effectuer de façon satisfaisante un vol complet en ligne comprenant les procédures prévol et postvol et l'utilisation des équipements fournis, telles que spécifiées au manuel d'exploitation ;

(ii) l'équipage de conduite doit être évalué quant à son aptitude à la gestion des ressources de l'équipage (CRM) ;

(iii) lorsque les pilotes sont assignés aux fonctions de pilote aux commandes et de pilote non aux commandes, ils doivent être contrôlés dans les deux fonctions ;

(iv) les contrôles en ligne doivent être effectués sur hélicoptère ;

(v) les contrôles en ligne doivent être effectués par des commandants de bord désignés par l'exploitant et acceptables par l'Autorité.

(4) Exploitation monopilote

(i) les contrôles périodiques exigés par les paragraphes (1) et (3) ci-dessus doivent être effectués dans le rôle monopilote sur le type particulier d'hélicoptère dans un environnement représentatif de l'exploitation.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.968 - Qualification des pilotes pour exercer dans l'un ou l'autre des sièges pilotes

(a) Les commandants de bord appelés à remplir les tâches d'un copilote, ou les commandants de bord chargés de dispenser une formation ou d'effectuer des contrôles, doivent avoir suivi une formation complémentaire et avoir satisfait un contrôle ainsi que spécifié dans le manuel d'exploitation, en même temps que les contrôles hors ligne de l'exploitant prescrits au paragraphe OPS 3.965(b). Cet entraînement complémentaire doit inclure au moins ce qui suit :

(1) une panne moteur au décollage ;

(2) une approche et une remise des gaz un moteur en panne ;

(3) et un atterrissage avec un moteur en panne.

(b) Lorsque des exercices de panne moteur sont effectués sur hélicoptère, la panne moteur doit être simulée.

(c) Pour exercer à partir du siège copilote, les commandants de bord doivent avoir satisfait aux contrôles prescrits par l'arrêté OPS 3 pour exercer à partir du siège commandant de bord.

(d) Pour assurer la suppléance du commandant de bord, un pilote de suppléance doit avoir démontré son aptitude à pratiquer, au cours des contrôles hors ligne de l'exploitant prescrits par le paragraphe OPS 3.965(b), les exercices et procédures dont l'exécution relève normalement de la responsabilité du commandant de bord.

Lorsque les différences entre les sièges de droite et de gauche ne sont pas significatives (par exemple en cas d'utilisation du pilote automatique) ils peuvent être pratiqués indifféremment à partir de l'un ou l'autre siège.

(e) Un pilote autre que le commandant de bord et occupant le siège commandant de bord doit démontrer son aptitude à pratiquer, au cours des contrôles hors ligne de l'exploitant prescrits par le paragraphe OPS 3.965(b), les exercices et procédures dont l'exécution relève normalement de la responsabilité du commandant de bord dans la fonction de pilote non aux commandes. Lorsque les différences entre les sièges de droite ou de gauche ne sont pas significatives (par exemple lors de l'utilisation du pilote automatique) ils peuvent être pratiqués indifféremment à partir de l'un ou l'autre siège. »

SOUS PARTIE O - EQUIPAGE DE CABINE

Réservé

Intentionnellement blanc

SOUS-PARTIE P - MANUELS, REGISTRES ET RELEVES

OPS 3.1040 Manuels d'exploitation - Généralités

(a) L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour assurer ses tâches.

(b) L'exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation, y compris l'ensemble des amendements ou révisions, ne contrevient pas aux conditions stipulées dans le Certificat de transporteur aérien (C.T.A.) ou à toutes autres règles applicables, et est acceptable ou, si nécessaire, approuvé par l'Autorité. (Voir IEM OPS 3.1040(b))

(c) Réservé

(d) réservé

(e) L'exploitant peut éditer un manuel d'exploitation en plusieurs volumes.

(f) L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation a facilement accès à une copie de chaque partie du manuel d'exploitation se rapportant à ses tâches. Par ailleurs, l'exploitant doit fournir aux membres d'équipages une copie, ou des sections, individuelles des parties A et B du manuel d'exploitation pertinents pour une étude personnelle.

(g) L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation est amendé ou révisé pour mettre à jour les consignes et informations qu'il contient. L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation est averti des modifications des parties du manuel relatives à ses tâches.

(h) Tout détenteur d'un manuel d'exploitation ou de parties appropriées du dit document doit assurer sa mise à jour au moyen des amendements ou révisions fournis par l'exploitant.

(i) L'exploitant doit fournir à l'Autorité les amendements et révisions prévus avant la date de leur entrée en vigueur. Dès lors que l'amendement concerne une partie quelconque du manuel d'exploitation devant être approuvée, cette approbation doit être obtenue avant l'entrée en vigueur du dit amendement. Lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée.

(j) L'exploitant doit incorporer l'ensemble des amendements et révisions exigés par l'Autorité.

(k) L'exploitant doit s'assurer que les informations extraites de documents approuvés ou de tout amendement des dits documents approuvés, sont correctement reprises dans le manuel d'exploitation et que le manuel d'exploitation ne contient aucune information en contradiction avec une documentation approuvée. Toutefois, cette exigence n'empêche pas l'exploitant d'avoir recours à des données ou des procédures plus conservatrices.

(l) L'exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation est présenté sous une forme permettant une utilisation sans difficultés.

(m) L'exploitant peut être autorisé par l'Autorité à présenter tout ou partie du manuel d'exploitation sous une forme différente de celle d'une impression papier. Dans ce cas, un niveau acceptable d'accessibilité, d'exploitabilité et de fiabilité doit être assuré.

(n) L'utilisation d'une forme réduite du manuel d'exploitation n'exempte pas l'exploitant des exigences relatives à l'emport du manuel d'exploitation

OPS 3.1045 Manuel d'exploitation - Structure et contenu

(Voir appendice 1 au paragraphe OPS 3.1045)

(Voir AMC OPS 3.1045)

(a) L'exploitant doit s'assurer que la structure générale du manuel d'exploitation se présente comme suit :

Partie A. Généralités/Fondements

Cette partie doit comprendre l'ensemble des politiques, consignes et procédures d'exploitation non liées à un type d'hélicoptère, nécessaires à une exploitation sûre.

Partie B. Points relatifs à l'utilisation de l'hélicoptère

Cette partie doit comprendre l'ensemble des consignes et procédures relatives à un type d'hélicoptère, nécessaires à une exploitation sûre. Elle doit tenir compte des différences entre les types ou variantes d'hélicoptères, ou entre les différents appareils d'un même type ou variante, utilisés par l'exploitant.

Partie C. Informations et consignes sur les routes, rôles, zones et les héliports

Cette partie doit comprendre les consignes et informations se rapportant à la zone d'exploitation.

Partie D. Formation et maintien des compétences

Cette partie doit comprendre l'ensemble des dispositions relatives à la formation et au maintien des compétences du personnel et nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

(b) L'exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation est conforme à l'appendice 1 du paragraphe OPS 3.1045, et pertinent pour la zone et le type d'exploitation.

(c) L'exploitant doit s'assurer que la structure détaillée du manuel d'exploitation est acceptable par l'Autorité. (Voir IEM OPS 3.1045(c))

OPS 3.1050 Manuel de vol

L'exploitant doit conserver un manuel de vol approuvé à jour ou tout autre document équivalent, pour chaque hélicoptère qu'il exploite.

OPS 3.1055 Carnet de route

(a) L'exploitant doit, pour chaque vol, conserver les informations suivantes sous la forme d'un carnet de route :

(1) immatriculation de l'hélicoptère ;

(2) date ;

(3) noms des membres de l'équipage ;

(4) fonctions des membres d'équipage ;

(5) lieu de départ ;

(6) lieu d'arrivée ;

(7) heure de départ (heure bloc) ;

(8) heure d'arrivée (heure bloc) ;

(9) heures de vol ;

(10) nature du vol ;

(11) incidents, observations (le cas échéant) ;

(12) et signature (ou équivalent) du commandant de bord. (Voir IEM OPS 3.1055(a)(12)).

(b) L'exploitant peut être autorisé par l'Autorité à ne pas tenir de carnet de route, ou certaines parties de celui-ci, à condition que les informations correspondantes soient disponibles dans un autre document. (Voir IEM OPS 3.1055(b)).

(c) L'exploitant doit s'assurer que les inscriptions sont faites en temps réel ou sans délai et de manière irréversible.

OPS 3.1060 Plan de vol exploitation

(a) L'exploitant doit s'assurer que le plan de vol exploitation utilisé et les données consignées pendant le vol renferment les éléments suivants :

(1) immatriculation de l'hélicoptère ;

(2) type et variante de l'hélicoptère ;

(3) date du vol ;

(4) identification du vol ;

(5) noms des membres de l'équipage de conduite ;

(6) affectation des tâches aux membres de l'équipage de conduite ;

(7) lieu de départ ;

(8) heure de départ (heure bloc et heure de décollage réelles) ;

(9) lieu d'arrivée (prévu et réel) ;

(10) heure d'arrivée (heure bloc et heure d'atterrissage réelles) ;

(11) type d'exploitation (VFR, S.M.U.H., etc.) ;

(12) route et segments de route avec les points de report ou les points de cheminement, distances, temps et routes ;

(13) vitesse de croisière et durée de vol prévues entre les points de report ou les points de cheminement. Heures estimées et réelles de survol ;

(14) altitudes de sécurité et niveaux de vol minimums ;

(15) altitudes et niveaux de vols prévus ;

(16) calculs carburant (relevés carburant en vol) ;

(17) carburant à bord lors de la mise en route des moteurs ;

(18) dégagements et, selon le cas, déroutements au décollage et en route, y compris les données exigées en (12), (13), (14)et (15) ci-dessus ;

(19) clairance initiale du plan de vol circulation aérienne et reclairances ultérieures ;

(20) calculs de replanification en vol ;

(21) Informations météorologiques pertinentes ;

(b) Les éléments déjà disponibles dans d'autres documents, ou dans d'autres sources acceptables ou sans objet pour le type d'exploitation peuvent être omis du plan de vol exploitation.

(c) L'exploitant doit s'assurer que le plan de vol exploitation et son utilisation sont décrits dans le manuel d'exploitation.

(d) L'exploitant doit s'assurer que les inscriptions sur le plan de vol exploitation sont faites en temps réel et de manière irréversible.

OPS 3.1065 Durée d'archivage de la documentation

L'exploitant doit s'assurer que tous les enregistrements et données techniques et opérationnelles afférents à chaque vol sont archivés pendant la durée spécifiée à l'appendice 1 du paragraphe OPS 3.1065.

OPS 3.1070 Manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (M.M.E.)

L'exploitant doit conserver un manuel de spécifications de maintenance (M.M.E.) à jour conformément aux exigences relatives à l'entretien.

OPS 3.1071 Compte-rendu matériel

L'exploitant doit conserver un compte-rendu matériel conformément aux exigences relatives à l'entretien.

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.1045 - Contenu du manuel d'exploitation

(Voir IEM de l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.1045)

L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation contient les éléments suivants :

A. GENERALITES/FONDEMENTS

0 ADMINISTRATION ET CONTROLE DU MANUEL D'EXPLOITATION

0.1 Introduction

(a) Une déclaration selon laquelle le manuel respecte l'ensemble des règlements applicables ainsi que les termes et conditions du Certificat de transporteur aérien (C.T.A.) applicable.

(b) Une déclaration selon laquelle le manuel contient les consignes d'exploitation auxquelles doit se conformer le personnel concerné.

(c) Une liste et une brève description des différentes parties, de leur contenu, de leur domaine d'application et de leur utilisation.

(d) Les explications et définitions des termes et mots nécessaires à l'utilisation de ce manuel.

0.2 Système d'amendement et de révision

(a) La personne responsable de l'édition et de l'insertion des amendements et révisions.

(b) L'enregistrement des amendements et révisions accompagnés des dates d'insertion et d'entrée en vigueur.

(c) Une déclaration interdisant les amendements et révisions manuscrits, sauf dans les circonstances exigeant l'adoption immédiate d'un amendement ou d'une révision pour des raisons de sécurité.

(d) La description du système d'annotation des pages et leurs dates d'entrée en vigueur.

(e) Une liste des pages en vigueur.

(f) L'annotation des modifications (sur les pages de texte et, autant que possible, sur les schémas et diagrammes).

(g) Les révisions temporaires.

(h) Une description du système de diffusion des manuels, des amendements et révisions.

1 ORGANISATION ET RESPONSABILITES

1.1 Structure de l'organisation - Description de la structure de l'organisation comprenant l'organigramme général de la société et celui du département exploitation. L'organigramme doit décrire les rapports existants entre le département exploitation et les autres départements de la société. Les liens hiérarchiques et fonctionnels de l'ensemble des divisions, départements, etc., portant sur la sécurité des opérations aériennes, doivent notamment être décrits.

1.2 Responsables désignés- Les noms des responsables désignés pour les opérations aériennes, le système d'entretien, la formation des équipages et les opérations au sol tels que prescrits par la sous-partie C. Une description de leurs fonctions et responsabilités doit être incluse.

1.3 Responsabilités et tâches de l'encadrement opérationnel - Description des tâches, responsabilités et autorité de l'encadrement opérationnel, se rapportant à la sécurité des opérations aériennes et leur conformité aux règles applicables.

1.4 Autorité, tâches et responsabilités du commandant de bord - Déclaration définissant l'autorité et les responsabilités du commandant de bord.

1.5 Tâches et responsabilités des membres d'équipage autres que le commandant de bord.

2 CONTROLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

2.1 Supervision de l'exploitation par l'exploitant - Description du système de supervision de l'exploitation par l'exploitant (voir paragraphe OPS 3.175(g)). Celui-ci doit spécifier comment la sécurité des opérations aériennes et les qualifications du personnel sont supervisées. En particulier, les procédures concernant les points suivants doivent être décrites :

(a) validité des licences et qualifications ;

(b) compétence du personnel d'exploitation ; et

(c) contrôle, analyse et stockage des comptes-rendus,

documents de vol informations et données supplémentaires.

2.2 Système de diffusion des consignes et informations opérationnelles complémentaires - Description de tout système de diffusion d'informations pouvant se rapporter à l'exploitation, mais complémentaires à celles du manuel d'exploitation. Le domaine d'application de ces informations et les responsabilités de cette diffusion doivent également être décrits.

2.3 Prévention des accidents et sécurité des vols - Description des principaux aspects du programme de sécurité des vols.

2.4 Contrôle de l'exploitation - Description des procédures et responsabilités nécessaires à l'exercice du contrôle de l'exploitation en ce qui concerne la sécurité des vols.

2.4 Pouvoirs de l'Autorité - Description des pouvoirs de l'Autorité.

3 SYSTEME QUALITE

Description du système qualité adopté y compris au moins :

(a) politique de la qualité ;

(b) description de l'organisation du système qualité ;

(c) et répartition des tâches et responsabilités.

4 COMPOSITION DE L'EQUIPAGE

4.1 Composition de l'équipage - Explication de la méthode permettant d'établir la composition de l'équipage en tenant compte de ce qui suit :

(a) type d'hélicoptère utilisé ;

(b) zone et type d'exploitation effectuée ;

(c) phase de vol ;

(d) exigences minimales sur l'équipage et période de service de vol prévue ;

(e) expérience (totale et sur le type), expérience récente et qualification des membres d'équipage ;

(f) désignation du commandant de bord ;

(g) et désignation du chef de cabine.

4.2 Désignation du commandant de bord - Les règlements applicables pour la désignation du commandant de bord.

4.3 Incapacité de l'équipage de conduite - Instructions pour la succession du commandement en cas d'incapacité de l'équipage de conduite.

4.4 Exploitation de plus d'un type. Déclaration indiquant quels hélicoptères sont considérés comme un type pour :

(a) la programmation de l'équipage de conduite ;

(b) la programmation de l'équipage de cabine.

5 EXIGENCES EN MATIERE DE QUALIFICATION

5.1. Description des licences, qualifications et compétences (par exemple sur la route ou l'héliport), expérience, formation, contrôles et expérience récente exigés du personnel d'exploitation pour assurer ses fonctions. Il faut tenir compte du type d'hélicoptère, du type d'exploitation et de la composition de l'équipage.

5.2 Equipage de conduite

(a) Commandant de bord.

(b) Pilote suppléant le commandant de bord.

(c) Copilote.

(d) Pilote supervisé.

(e) Réservé.

(f) Exploitation de plus d'un type ou variante.

5.3 Equipage de cabine

(a) Chef de cabine.

(b) Membre d'équipage de cabine :

(i) membre d'équipage de cabine requis ;

(ii) membre d'équipage de cabine supplémentaire et membre d'équipage de cabine lors des vols de familiarisation.

(c) Exploitation de plus d'un type ou variante

5.4 Personnel d'entraînement, de contrôle et de supervision

(a) Pour l'équipage de conduite.

(b) Pour l'équipage de cabine.

5.5 Autres personnels d'exploitation

6 PRECAUTIONS EN MATIERE DE SANTE

6.1 Précautions en matière de santé - Réglementations pertinentes et conseils donnés à l'équipage en matière de santé y compris :

(a) alcool et autres boissons alcoolisées ;

(b) narcotiques ;

(c) médicaments ;

(d) somnifères ;

(e) préparations pharmaceutiques ;

(f) vaccination ;

(g) plongée en eau profonde ;

(h) dons de sang ;

(i) précautions alimentaires avant et pendant le vol ;

(j) sommeil et repos ;

(k) opérations chirurgicales.

7 LIMITATIONS DES TEMPS DE VOL

7.1 Limitations des temps de vol et de service, et règles de repos - Description des limitations de temps de vol et de service, et règles de repos.

7.2 réservé.

8 PROCEDURES D'EXPLOITATION

8.1 Consignes pour la préparation du vol - en fonction du type d'exploitation :

8.1.1 Altitudes minimales de sécurité - Description de la méthode de détermination et d'application des altitudes minimales comprenant :

(a) une procédure de détermination des niveaux de vol et altitudes minimums pour les vols VFR,

(b) et une procédure de détermination des niveaux de vol et altitudes minimums pour les vols IFR.

8.1.2 Critères de détermination de l'accessibilité des héliports

8.1.3 Méthodes de détermination des minimums opérationnels d'héliports - Méthode d'établissement des minimums opérationnels des héliports pour les vols IFR conformément à la réglementation relative aux minimums opérationnels. Référence doit être faite aux procédures de détermination

de la visibilité et de la portée visuelle de piste et d'applicabilité de la visibilité réellement constatée par les pilotes, de la visibilité et de la portée visuelle de piste transmises.

8.1.4 Minimums opérationnels en route pour les vols VFR ou portions de vol VFR et, pour les monomoteurs, instructions sur la sélection de la route en ce qui concerne la disponibilité de surfaces permettant un atterrissage forcé en sécurité.

8.1.5. Présentation et application des minimums opérationnels d'héliport et en-route

8.1.6 Interprétation des données météorologiques - Documents explicatifs sur le décodage des messages d'observations et de prévision météorologiques concernant la zone d'exploitation, et sur l'interprétation des expressions conditionnelles.

8.1.7 Détermination des quantités de carburant, de lubrifiant et d'eau-méthanol transportées - Les méthodes selon lesquelles les quantités minimales de carburant, lubrifiant et eau-méthanol devant être embarquées sont déterminées et contrôlées en vol. Cette section doit également inclure des consignes sur la quantité et la répartition des fluides embarqués à bord. De telles consignes doivent tenir compte de toutes les circonstances susceptibles de se produire en vol, notamment l'éventualité d'une replanification en vol et d'une défaillance d'une ou plusieurs installations motrices de l'hélicoptère. Le système de conservation des relevés carburant et lubrifiant doit être décrit.

8.1.8. Masse et centrage - Principes généraux de masse et de centrage y compris :

(a) définitions ;

(b) méthodes, procédures et responsabilités en matière de préparation et d'acceptation des calculs de masse et centrage ;

(c) politique d'utilisation des masses réelles ou forfaitaires ;

(d) méthode de détermination des masses des passagers, des bagages et du fret applicables ;

(e) masse des passagers et des bagages applicables pour différents types d'exploitations et différents types d'hélicoptères ;

(f) consignes et informations générales nécessaires au contrôle des différents types de documents de masse et centrage en usage ;

(g) procédures de changements de dernière minute ;

(h) densités du carburant, du lubrifiant et du mélange eau-méthanol ;

(i) procédures et politiques d'attribution des sièges ;

(j) et devis de centrage

standard.

8.1.9 Plan de vol circulation aérienne - Procédures et responsabilités pour la préparation, le dépôt et les modifications du plan de vol circulation aérienne. Les éléments à prendre en compte comprennent la méthode de dépôt des plans de vol déposés et répétitifs.

8.1.10. Plan de vol exploitation - Procédures et responsabilités pour la préparation et l'acceptation du plan de vol exploitation. L'utilisation du plan de vol exploitation doit être décrite, avec des exemples des formulaires de plan de vol utilisés.

8.1.11. Compte-rendu matériel de l'exploitant - Les responsabilités et l'utilisation du compte-rendu matériel doivent être décrites, avec des exemples du formulaire utilisé.

8.1.12. Liste des documents, formulaires et informations supplémentaires à transporter

8.2. Consignes relatives à l'assistance au sol

8.2.1 Procédures d'avitaillement - Description des procédures d'avitaillement y compris :

(a) mesures de sécurité lors des opérations d'avitaillement et de vidange carburant, y compris rotors tournant, moteurs tournant et avec un groupe auxiliaire de puissance en fonctionnement ;

(b) avitaillement et vidange carburant avec passagers embarquant, à bord, ou débarquant ;

(c) et précautions à prendre pour éviter tout mélange de carburants.

8.2.2 Procédures d'assistance aux passagers, aux marchandises et à l'hélicoptère relatives à la sécurité - Description des procédures d'assistance à utiliser pour l'attribution des sièges, l'embarquement et le débarquement des passagers, et le chargement et déchargement de l'hélicoptère rotors tournant et rotors arrêtés. Toute autre procédure, destinée à assurer le maintien de la sécurité lorsque l'hélicoptère est au parking, doit également être spécifiée. Les procédures d'assistance doivent porter sur :

(a) les enfants et les bébés, les passagers malades et à mobilité réduite ;

(b) le transport de passagers non admissibles, expulsés ou aux arrêts ;

(c) la dimension et la masse autorisées des bagages à main ;

(d) le chargement et l'arrimage des articles à bord de l'hélicoptère ;

(e) les chargements spéciaux et la classification des compartiments cargo ;

(f) la position du matériel au sol ;

(g) le fonctionnement des portes de l'hélicoptère ;

(h) la sécurité au parking, et notamment la prévention incendie, le périmètre de sécurité, les zones de souffle et d'aspiration réacteur ;

(i) les procédures de démarrage, de départ et d'arrivée au parking ;

(j) le service des hélicoptères ;

(k) les documents et les formulaires relatifs à l'assistance des hélicoptères ;

(l) l'occupation à plusieurs d'un même siège ;

(m) et le transport d'enfants et de bébés.

8.2.3. Procédures de refus d'embarquement - Procédures pour s'assurer que les personnes semblant intoxiquées ou qui montrent - par leur comportement ou certaines indications physiques - qu'elles sont sous l'influence de médicaments ou de drogues, à l'exception des patients sous surveillance médicale appropriée, sont refusées à l'embarquement.

8.2.4 Dégivrage et anti-givrage au sol - Description de la politique et des procédures de dégivrage et d'anti-givrage des hélicoptères au sol. Elle devront comporter une description des types et effets du givre et autres contaminants sur les hélicoptères immobilisés sur la piste, lors des déplacements au sol et lors du décollage. De plus, la description doit porter sur les types de liquides utilisés, y compris :

(a) noms de marque ou dénominations commerciales ;

(b) caractéristiques ;

(c) incidences sur les performances de l'hélicoptère ;

(d) temps d'attente ;

(e) et précautions d'utilisation.

8.3 Procédures de vol

8.3.1. Politique VFR / IFR - Description de la politique pour autoriser les vols VFR ou pour exiger que les vols soient IFR, ou pour passer de l'un à l'autre.

8.3.2. Procédures de navigation - Description de l'ensemble des procédures de navigation correspondant au type et à la zone d'exploitation. Il faut tenir compte :

(a) des procédures de navigation standard, y compris les méthodes permettant d'effectuer des contrôles croisés indépendants de la saisie de données sur clavier, lorsque celle-ci affecte la trajectoire de vol de l'hélicoptère ;

(b) de la navigation MNPS et polaire et de la navigation dans d'autres régions désignées ;

(c) de la navigation de surface (RNAV) - description des procédures RNAV pertinentes spécifiées dans la sous-partie C ;

(d) de la replanification en vol ;

(e) et des procédures en cas de dégradation des

systèmes

8.3.3. Procédures de calage altimétrique

8.3.4. Procédures du système avertisseur d'altitude

8.3.5. Procédures du dispositif avertisseur de proximité du sol

8.3.6. Politique et procédures d'utilisation des systèmes anti-abordage (TCAS et ACAS)

8.3.7. Politique et procédures de gestion en vol du carburant

8.3.8. Conditions atmosphériques défavorables et présentant un risque potentiel - Procédures pour exploiter en conditions atmosphériques présentant un risque potentiel et pour les éviter, notamment :

(a) orages ;

(b) conditions givrantes ;

(c) turbulences ;

(d) cisaillement de vent ;

(e) jet-stream ;

(f) nuage de cendres volcaniques ;

(g) fortes précipitations ;

(h) tempêtes de sable ;

(i) ondes de relief ;

(k) inversions significatives de température ;

(l) et rabattants.

8.3.9. Turbulence de sillage et souffle rotor - Critères de séparation liés aux turbulences de sillage et aux souffles rotor compte tenu des conditions de vent et de la localisation de l'aire d'approche finale et de décollage (FATO).

8.3.10. Membres de l'équipage de conduite à leur poste - Exigence pour les membres d'équipage d'occuper leurs postes ou sièges respectifs lors des différentes phases de vol ou lorsque cela est estimé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.

8.3.11. Utilisation des ceintures de sécurité par l'équipage et les passagers - Exigences relatives à l'utilisation des ceintures de sécurité et des harnais par les membres d'équipage et les passagers pendant les différentes phases du vol ou lorsque cela est estimé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.

8.3.12. Admission au poste de pilotage - Conditions d'admission au poste de pilotage de personnes autres que les membres de l'équipage de conduite. La politique d'admission d'inspecteurs de l'Autorité doit également être incluse.

8.3.13. Utilisation de sièges équipage vacants - Conditions et procédures d'utilisation des sièges équipage vacants.

8.3.14. Incapacité de membres de l'équipage de conduite - Procédures à suivre en cas d'incapacité en vol de membres de l'équipage de conduite. Des exemples types d'incapacité et les moyens de les reconnaître doivent être spécifiés.

8.3.15. Exigences en matière de sécurité cabine - Procédures portant sur :

(a) la préparation de la

cabine pour le vol, les exigences en vol et la préparation de l'atterrissage, y compris les procédures relatives à la sécurité de la cabine et des offices ;

(b) les procédures permettant de s'assurer que les passagers sont assis à l'endroit où, au cas où une évacuation d'urgence est requise, ils peuvent assister le mieux et ne pas entraver l'évacuation de l'hélicoptère ;

(c) les procédures à suivre durant l'embarquement et le débarquement des passagers ;

(d) les procédures à suivre dans le cadre d'un avitaillement avec des passagers à bord, embarquant ou débarquant ;

(e) l'autorisation de fumer à bord.

8.3.16. Procédures d'information des passagers - Contenu, dispositifs et moment de l'information des passagers conformément à la réglementation applicable.

8.3.17. Intentionnellement blanc

8.4. Opérations par faible visibilité. Description des procédures opérationnelles associées aux opérations par faible visibilité. (Voir la réglementation relative aux minimums opérationnels)

8.5. Intentionnellement blanc

8.6. Utilisation des listes minimales d'équipements et de déviations tolérées par rapport à la configuration type

8.7 Vols non commerciaux - Procédures et limitations relatives aux :

(a) vols d'entraînement ;

(b) vols de contrôle ;

(c) vols de livraison ;

(d) vols de convoyage ;

(e) vols de démonstration ;

(f) et vols de mise en place,

ainsi que le type de personnes pouvant être transportées lors de tels vols.

8.8. Exigences en matière d'oxygène

8.8.1. Explications des conditions dans lesquelles l'oxygène doit être fourni et utilisé.

8.8.2. Exigences en matière d'oxygène spécifiées pour :

(a) l'équipage de conduite ;

(b) l'équipage de cabine ;

(c) et les passagers.

9 MARCHANDISES DANGEREUSES ET ARMES

9.1 Informations, consignes et conseils d'ordre général sur le transport des marchandises dangereuses comprenant :

(a) la politique de l'exploitant en matière de transport de marchandises dangereuses ;

(b) les conseils relatifs aux exigences en matière d'acceptation, d'étiquetage, de manutention, d'arrimage

et de séparation des marchandises dangereuses ;

(c) les procédures de réponse à des situations d'urgence impliquant des marchandises dangereuses ;

(d) les tâches de tous les personnels impliqués conformément à la réglementation applicable ;

(e) et les instructions pour le transport des employés de l'exploitant.

9.2 Conditions de transport d'armes et munitions de guerre et d'armes de sport.

10 SURETE

10.1 Consignes et conseils non confidentiels en matière de sûreté devant inclure le pouvoir et les responsabilités du personnel d'exploitation. Les politiques et procédures permettant d'appréhender et de reporter des actes illicites à bord, tels qu'une intrusion illégale, un sabotage, des menaces d'attentat à la bombe et un détournement doivent également être spécifiées.

10.2 Description des mesures préventives et de la formation concernant la sûreté.

Note : il est possible de préserver le caractère confidentiel de certaines parties des consignes et lignes de conduite en matière de sûreté.

11 TRAITEMENT DES ACCIDENTS ET INCIDENTS

Procédures relatives au traitement, à la notification et au compte-rendu d'accidents et d'incidents. Cette section doit comprendre :

(a) les définitions des accidents et incidents et les responsabilités correspondantes de toutes les personnes impliquées ;

(b) les descriptions des départements de la compagnie, des administrations ou autres institutions qui doivent être informés, selon quels moyens et dans quel ordre en cas d'accident ;

(c) les exigences spécifiques en matière de notification en cas d'accident ou incident lorsque des marchandises dangereuses sont transportées ;

(d) une description des exigences de compte-rendu des incidents spécifiques et des accidents ;

(e) les formes de compte-rendu utilisées et la procédure pour les déposer auprès de l'Autorité doivent également être incluses ;

(f) et, si l'exploitant établit des procédures de compte-rendu supplémentaires relatives à la sécurité pour son usage interne, une description de leur domaine d'application et des formulaires correspondants à utiliser.

12 REGLES DE L'AIR

Règles de l'air y compris :

(a) les règles de vol à vue et aux instruments ;

(b) l'application territoriale des règles de l'air ;

(c) les procédures de communication, y compris les procédures

en cas de panne des dispositifs de communication ;

(d) les informations et consignes afférentes à l'interception des hélicoptères civils ;

(e) les circonstances dans lesquelles une veille radio doit être maintenue ;

(f) les signaux ;

(g) le système horaire utilisé en exploitation ;

(h) les clairances du contrôle de la circulation aérienne, conformité au plan de vol et comptes-rendus de position ;

(i) les signaux visuels utilisés pour avertir un hélicoptère non autorisé qu'il survole ou qu'il est sur le point de survoler une zone dangereuse, interdite ou réglementée ;

(j) les procédures à appliquer par les pilotes témoins d'un accident ou recevant un message de détresse ;

(k) les codes visuels sol-air réservés à l'usage des survivants, description et utilisation des aides à la signalisation ;

(l) et les signaux d'urgence et de détresse.

B. UTILISATION DE L'HELICOPTERE - ELEMENTS RELATIFS AU TYPE

Les différences entre les variantes d'un même type doivent être prises en compte et réparties entre les sections suivantes :

0 INFORMATIONS GENERALES ET UNITES DE MESURE

0.1 Informations générales (par exemple dimensions de l'hélicoptère), y compris une description des unités de mesure utilisées pour l'exploitation du type d'hélicoptère concerné, et tables de conversion.

1 LIMITATIONS

1.1 Description des limitations certifiées et des limitations opérationnelles applicables y compris :

(a) les bases de certification (JAR 27, JAR 29, annexe 16 de l'O.A.C.I., etc.) ;

(b) la disposition des sièges passagers pour chaque type d'hélicoptère avec schéma ;

(c) les types d'exploitation approuvés (IFR/VFR, CAT II/III, type de RNP, vols en conditions givrantes connues, etc.) ;

(d) la composition de l'équipage ;

(e) la masse et le centrage ;

(f) les limitations de vitesses ;

(g) les domaines de vol ;

(h) les limitations de vents ;

(i) les limitations de performances en fonction de la configuration applicable ;

(j) la pente ;

(k) la contamination de

la cellule ;

(l) et les limitations des systèmes.

2 PROCEDURES D'URGENCE

2.1 Procédures d'urgence et tâches assignées à l'équipage, listes de vérification appropriées, méthode d'utilisation des listes de vérification et instructions relatives aux procédures de coordination nécessaires entre équipages de conduite et de cabine. Les procédures d'urgence et tâches décrites ci-après doivent être incluses :

(a) incapacité de l'équipage ;

(b) feu, fumée

(c) foudroiement ;

(d) messages de détresse et alerte du contrôle de la circulation aérienne en cas d'urgences ;

(e) pannes moteur ;

(f) pannes des systèmes ;

(g) conduite pour un déroutement en cas de défaillance technique grave ;

(h) système d'alarme vocale ;

(i) cisaillement de vent ;

(j) atterrissage ou amerrissage d'urgence .

(k) et panne de commande de rotor arrière.

3 PROCEDURES NORMALES

3.1 Procédures normales et tâches assignées à l'équipage, listes de vérification appropriées, méthode d'utilisation des listes de vérification, et instructions relatives aux procédures de coordination nécessaires entre équipages de conduite et de cabine. Les procédures normales et tâches décrites ci-après doivent être incluses :

(a) pré-vol ;

(b) avant départ ;

(c) calage et contrôle altimétriques ;

(d) translation, décollage et montée ;

(e) procédures antibruit ;

(f) croisière et descente ;

(g) approche, préparation et briefing pour l'atterrissage ;

(h) approche à vue ;

(i) approche aux instruments ;

(j) approche à vue et indirecte ;

(k) approche interrompue ;

(l) atterrissage normal ;

(m) après atterrissage ;

4 PERFORMANCES

4.0. Les données relatives aux performances doivent être fournies de façon à être utilisables sans difficulté.

4.1. Données relatives aux performances - Les éléments relatifs aux performances, qui fournissent les données nécessaires pour se conformer aux exigences relatives aux performances.

4.2 Si les données relatives aux performances, requises pour la classe de performance considérée, ne sont pas disponibles dans le manuel de vol approuvé, alors d'autres données acceptables par

l'Autorité doivent être incluses. Par ailleurs le manuel d'exploitation peut contenir des références aux données approuvées contenues dans le manuel de vol, lorsque de telles données ne sont pas susceptibles d'être utilisées souvent ou en cas d'urgence.

5 MASSE ET CENTRAGE - Consignes et données de calcul de la masse et du centrage y compris :

(a) système de calcul (par exemple système d'index) ;

(b) informations et consignes d'établissement des documents de masse et centrage, y compris ceux de type manuel et informatique ;

(c) limites de masses et centrage pour les types ou variantes d'hélicoptères, ou les différents appareils d'un même type ou variante, utilisés par l'exploitant ;

(d) masse à vide en ordre d'exploitation et centrage ou index correspondant.

6 CHARGEMENT

Procédures et dispositions pour le chargement et l'arrimage du chargement à bord de l'hélicoptère.

7 PREPARATION DU VOL

7.1. Données et consignes nécessaires à la préparation et à la gestion du vol. Le cas échéant, les procédures avec un ou plusieurs moteurs en panne et les vols vers un héliport isolé doivent être incluses.

7.2. La méthode de calcul du carburant nécessaire aux différentes phases du vol conformément à la réglementation applicable.

8 LISTE DES DEVIATIONS TOLEREES PAR RAPPORT A LA CONFIGURATION TYPE

La Liste des déviations tolérées par rapport à la configuration type (CDL), lorsque fournit par le constructeur, prenant en compte les types et variantes de l'hélicoptère en exploitation, y compris les procédures à suivre lorsqu'un hélicoptère est mis en ligne conformément aux termes de la Liste de déviations tolérées.

9 LISTE MINIMALE D'EQUIPEMENTS

La Liste minimale d'équipements (L.M.E.) prenant en compte les types et variantes d'hélicoptère et les types et zones d'exploitation. La L.M.E. doit comprendre les équipements de navigation et prendre en compte les performances de navigation requises sur la route et la zone d'exploitation.

10 EQUIPEMENT DE SECURITE SAUVETAGE, OXYGENE COMPRIS

10.1. Une liste des équipements de survie devant être embarqués pour chaque itinéraire suivi et les procédures de contrôle de la disponibilité de ces équipements avant le décollage. Les consignes concernant l'emplacement, l'accessibilité et l'utilisation de ces équipements de sécurité-sauvetage et les listes de vérification correspondantes doivent également être incluses.

10.2. La procédure de détermination de la quantité d'oxygène requise et de la quantité effectivement disponible. Le profil de vol et le nombre d'occupants doivent être pris en compte. L'information fournie doit l'être sous une forme utilisable sans difficulté.

11 PROCEDURES D'EVACUATION D'URGENCE

11.1 Consignes de préparation à

une évacuation d'urgence y compris la coordination de l'équipage et l'affectation aux postes d'urgence.

11.2 Procédures d'évacuation d'urgence - Description des tâches assignées à l'ensemble des membres de l'équipage pour l'évacuation rapide d'un hélicoptère et la prise en charge des passagers en cas d'atterrissage forcé, d'amerrissage ou tout autre cas d'urgence.

12 SYSTEMES HELICOPTERE

Description des systèmes hélicoptère, commandes et indications associées et de leurs procédures d'utilisation (voir IEM de l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.1045).

C. CONSIGNES ET INFORMATIONS SUR LES ROUTES, ROLES, ZONES ET LES HELIPORTS

1. Consignes et informations se rapportant aux communications, à la navigation et aux héliports, y compris les altitudes et niveaux de vol minimums pour chaque itinéraire à suivre et les minimums opérationnels de chaque héliport devant être utilisé, dont :

(a) altitude ou niveau de vol minimum ;

(b) minimums opérationnels pour les héliports de départ, de destination et de dégagement et de déroutement ;

(c) moyens de communication et aides à la navigation ;

(d) données sur la piste/FATO et l'infrastructure de l'héliport ;

(e) procédures d'approche, d'approche interrompue et de départ y compris les procédures de réduction de bruit ;

(f) procédures en cas de panne des moyens de communication ;

(g) moyens de recherche et de sauvetage dans la zone que l'hélicoptère doit survoler ;

(h) une description des cartes aéronautiques devant être à bord eu égard à la nature du vol et à la route à suivre, y compris la méthode de vérification de leur validité ;

(i) disponibilité des services d'information aéronautiques et météorologiques ;

(j) procédures de communication et de navigation en route ;

(k) Intentionnellement blanc

(l) limitations spéciales d'héliport (performances, opérations, etc.)

D. FORMATION

1. Programmes de formation et de contrôle de tous les personnels d'exploitation assignés à des tâches opérationnelles en relation avec la préparation ou la conduite du vol.

2. Les programmes de formation et de contrôle doivent inclure :

2.1. Pour l'équipage de conduite - Tous les points pertinents de la réglementation relative à l'équipage de conduite et de la réglementation relative aux minimums opérationnels ;

2.2. Pour l'équipage de cabine - Tous les points pertinents de la réglementation relative à

l'équipage de cabine ;

2.3. Pour tous les personnels d'exploitation, y compris l'équipage :

(a) tous les points pertinents prescrits par la réglementation relative aux marchandises dangereuses ;

(b) et tous les points pertinents prescrits par la réglementation relative à la sûreté.

2.4. Pour les personnels d'exploitation autres que l'équipage (tels que répartiteurs, manutentionnaires, etc.) - Tous les points pertinents de la réglementation relatifs à leurs tâches.

3. Procédures

3.1. Procédures de formation et de contrôle.

3.2. Procédures à appliquer dans le cas où le personnel n'atteint pas ou ne maintient pas le niveau requis.

3.3. Procédures pour s'assurer que des situations d'urgence nécessitant l'application, totale ou partielle, des procédures d'urgence, et la simulation de l'IMC par des moyens artificiels, ne sont pas simulées pendant les vols de transport aérien public.

4. Description des documents devant être archivés et des durées d'archivage (voir appendice 1 au paragraphe OPS 3.1065).

Appendice 1 au paragraphe OPS 3.1065 - Durée d'archivage des documents

L'exploitant doit s'assurer que les informations et documents mentionnés ci-après sont archivés sous une forme acceptable et accessibles à l'Autorité pendant les durées indiquées dans les tableaux ci-dessous.

Note : des informations supplémentaires sur les documents d'entretien sont fournies dans la sous-partie M.

Tableau 1 - Informations utilisées pour la préparation et l'exécution d'un vol.

Informations utilisées pour la préparation et à l'exécution du vol	
Plan de vol exploitation	3 mois
Compte-rendu matériel	24 mois après la date de la dernière entrée
NOTAM et informations aéronautiques spécifiques à la route destinés au briefing s'ils sont édités par l'exploitant	3 mois
Documentation de masse et de centrage	3 mois
Notification de chargements spéciaux incluant les marchandises dangereuses	3 mois

Tableau 2 - Comptes rendus

Comptes-rendus	
Carnet de route	3 mois
Compte-rendu pour enregistrer les détails de tout événement dont le compte rendu est obligatoire ou tout événement que le commandant de bord estime nécessaire de rapporter ou d'enregistrer	3 mois
réservé	

Tableau 3 - Relevés de l'équipage de conduite

Relevés de l'équipage de conduite	
Temps de vol, de service et de repos	15 mois
Licence	aussi longtemps que l'équipage exerce les privilèges de sa licence pour l'exploitant
Stage de conversion et contrôle associé	3 ans
Stage commandant de bord (contrôle compris)	3 ans
Entraînement et contrôles périodiques	3 ans
Formation et contrôle pour opérer dans chacun des sièges pilotes	3 ans
Expérience récente	15 mois
Compétence de route et d'héliport	3 ans
Formation et qualification pour des exploitations spécifiques lorsqu'exigées (ex. S.M.U.H., CAT. II/III)	3 ans
Formation aux marchandises dangereuses comme approprié	3 ans

Tableau 4 - Relevés de l'équipage de cabine

Relevés de l'équipage de cabine	
Temps de service, de vol et repos	15 mois
Formation initiale et adaptation et formation aux différences (contrôles compris)	aussi longtemps que le membre d'équipage de cabine est employé par l'exploitant
Entraînement et remise à niveau (contrôles compris)	12 mois après que le membre d'équipage de cabine a quitté le service de l'exploitant
Formation aux marchandises dangereuses comme approprié	3 ans

Tableau 5 - Relevés des autres personnels d'exploitation

Relevés des autres personnels d'exploitation	
Relevés de formation et de qualification d'autres membres du personnel pour lesquels un programme de formation approuvé est exigé	2 derniers rapports de formation

Tableau 6 - Autres relevés

Autres relevés	
Enregistrements du système qualité	5 ans (documents relatifs à l'audit) 2 ans (autres documents)

SOUS-PARTIE R - TRANSPORT AERIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES

OPS 3.1150 Terminologie

(a) Les termes utilisés dans cette sous-partie ont la signification suivante :

(1) liste de vérification en vue de l'acception : document utilisé pour effectuer le contrôle de l'apparence extérieure des colis contenant des marchandises dangereuses et le contrôle des documents associés afin de déterminer le respect de toutes les exigences appropriées ;

(2) hélicoptère cargo (Cargo) : tout hélicoptère transportant des marchandises ou du matériel et non des passagers ; dans ce contexte, ne sont pas considérés comme faisant partie des passagers :

(i) un membre d'équipage ;

(ii) un employé de l'exploitant autorisé et transporté en accord avec les instructions contenues dans le manuel d'exploitation ;

(iii) un représentant autorisé de l'Autorité ;

(iv) ou une personne dont les fonctions sont en rapport direct avec les marchandises particulières à bord ;

(3) accident concernant des marchandises dangereuses : événement associé et lié au transport de marchandises dangereuses causant la blessure grave ou la mort d'une personne ou des dommages matériels importants ;

(4) incident concernant des marchandises dangereuses : événement, distinct de l'accident concernant des marchandises dangereuses, associé et lié au transport de marchandises dangereuses, ne survenant pas obligatoirement à bord d'un aéronef, et causant la blessure d'une personne, des dommages matériels, un incendie, des bris, des déversements, des fuites de fluides ou de radiations ou tout autre signe de dégradation de l'intégrité de l'emballage. Tout événement lié au transport de marchandises dangereuses mettant en danger l'aéronef ou ses occupants est également considéré comme constituant un incident concernant des marchandises dangereuses ; (Voir IEM OPS 3.1150(a)(3) et (a)(4))

(5) document de transport de marchandises dangereuses : document spécifié dans les Instructions techniques. Il est rempli par la personne désirant faire transporter des marchandises dangereuses et contient des informations relatives aux dites marchandises. Ce document comporte une déclaration signée attestant que les marchandises dangereuses sont entièrement et précisément décrites par leur désignation correcte et leur nomenclature ONU/ID et attestant qu'elles sont correctement classifiées, emballées, marquées, étiquetées et en état d'être transportées ;

(6) conteneur de fret : un conteneur de fret est un article de transport de marchandises radioactives conçu pour faciliter le transport de ces marchandises, conditionnées ou non, par un ou plusieurs moyens de transport ;

(7) agent de manutention : agence chargée pour le compte de l'exploitant de partie ou totalité de ses fonctions, comprenant la réception, le chargement, le déchargement, le transfert ou autre prise en charge des passagers ou du fret ;

(8) numéro ID : numéro d'identification temporaire pour les marchandises dangereuses pour lesquelles aucun numéro ONU n'a été assigné.

(9) suremballage : contenant utilisé par un seul expéditeur pour y placer un ou plusieurs colis et ne constituer qu'une unité afin de facilité la manutention et l'arrimage ;

(10) colis : résultat complet de l'opération d'emballage, comprenant à la

fois l'emballage et son contenu préparé pour le transport ;

(11) emballage : contenant et tout autre composant ou matériel nécessaire pour que le contenant assure sa fonction de rétention et la conformité avec les exigences en instruction d'emballage ;

(12) désignation officielle de transport : désignation, devant être utilisée pour décrire une substance ou un article particulier, donnée dans tout document ou notification de transport et, le cas échéant, sur l'emballage ;

(13) blessure grave : toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

(i) nécessite une hospitalisation supérieure à 48 heures, cette hospitalisation survenant dans les sept jours suivant la date à laquelle les blessures ont été subies ;

(ii) ou provoque la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, orteils ou nez) ;

(iii) ou provoque des déchirures qui sont à l'origine d'hémorragies graves, ou de lésions d'un nerf, muscle ou tendon ;

(iv) ou entraîne des lésions d'organes internes ;

(v) ou entraîne des brûlures au deuxième ou au troisième degré, ou des brûlures affectant plus de 5% de la surface du corps ;

(vi) ou résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à des radiations nocives ;

(14) Etat d'origine : état sur le territoire duquel les marchandises dangereuses ont été chargées dans un hélicoptère ;

(15) Instructions techniques : dernière édition des Instructions technique pour la sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses (Doc. 9284-AN/905), comprenant les suppléments et addenda, approuvée et publiée par décision du Conseil de l'organisation de l'aviation civile internationale ;

(16) numéro ONU : numéro à quatre chiffres attribué par le Comité d'experts en transport de marchandises dangereuses de l'Organisation des nations unies pour identifier certaines substances ou certains groupes de substances.

OPS 3.1152 Conditions de transport des dépouilles mortelles par voie aérienne

(a) Le transport par hélicoptère des dépouilles mortelles est soumis aux mêmes dispositions que le transport par voie de surface. Cependant :

(1) Un système de mise à l'air libre doit être mis en place entre le cercueil et l'extérieur de l'aéronef si celui-ci n'est pas de type hermétique.

(2) Les cercueils utilisés étant soit avec garniture étanche soit de type hermétique, un système de rétention ne s'impose pas.

(3) Si le cercueil ne peut être placé dans un compartiment isolé des occupants de l'hélicoptère, les passagers doivent être limités à du personnel médical ou officiel ou bien des membres de la famille.

(4) Le cercueil ne peut être placé à proximité que de matériaux inertes, à l'exclusion toutefois d'objets destinés à se trouver en contact fréquent avec des personnes (trousses, bagages, jouets, denrées alimentaires, vêtements, etc.).

(5) Enfin, une formation adaptée à ce type de transport doit être dispensée préventivement aux équipages concernés.

OPS 3.1153 Conditions de transport des animaux infectés ou venimeux.

(a) Le transport par voie aérienne d'animaux infectés et venimeux est soumis aux conditions suivantes :

(1) Les animaux doivent être enfermés dans une première caisse métallique.. Les grillages fermant cette caisse doivent avoir des mailles dont les dimensions sont suffisamment petites pour ne laisser passer ni les animaux eux-mêmes, ni les petits auxquels ils peuvent donner

naissance.

(2) Cette première caisse doit être placée et calée au centre d'une caisse à claire voie de construction suffisamment solide pour pouvoir supporter une charge de 500 kg sur son couvercle sans présenter d'amorce d'écrasement.

Les dimensions intérieures de la seconde caisse doivent être telles qu'un espace vide de 10 cm sépare de tous côtés la première caisse de la seconde (sauf aux points de calage).

(3) La seconde caisse doit porter une étiquette spéciale noire pour les animaux venimeux et rouge pour les animaux infectés avec tête de mort à gauche et dans la partie droite l'indication :

Animaux venimeux ou infectés

A MANIPULER AVEC PRECAUTION

(4) La caisse contenant les animaux doit être placée de préférence dans une soute à bagages aérée et solidement amarrée.

OPS 3.1155 Autorisation de transport de marchandises dangereuses

(voir IEM OPS 3.1155)

L'exploitant ne peut transporter de marchandises dangereuses qu'avec l'autorisation préalable de l'Autorité.

OPS 3.1160 Objet

(a) L'exploitant doit se conformer aux dispositions des Instructions techniques en toute occasion lors du transport de marchandises dangereuses, que le vol se situe totalement ou partiellement dans ou hors du territoire d'un Etat considéré. (voir IEM OPS 3.1160(a)).

(b) Des articles et substances qui seraient par ailleurs classés marchandises dangereuses sont exclus des dispositions de cette sous-partie, comme spécifié par les Instructions techniques, à condition :

(1) qu'ils doivent se trouver à bord de l'hélicoptère, conformément aux règlements pertinents ou pour des raisons d'exploitation (voir IEM OPS 3.1160(b)(1)) ;

(2) qu'ils soient transportés dans le cadre de l'hôtellerie ou du service de bord ;

(3) qu'ils soient transportés pour une utilisation en vol en tant qu'aides vétérinaires ou en tant que produits pour l'euthanasie d'un animal (voir IEM OPS 3.1160(b)(3) ;

(4) qu'ils soient transportés à des fins d'aide médicale aux patients en vol, aux conditions suivantes (voir IEM OPS 3.1160(b)(4)) :

(i) les bouteilles de gaz ont été fabriquées spécialement dans le but de contenir et de transporter ce gaz particulier ;

(ii) les drogues, médicaments et autres objets médicaux sont sous le contrôle d'un personnel formé pendant toute leur durée d'utilisation à bord de l'hélicoptère ;

(iii) un équipement contenant des piles à liquide est gardé et, si nécessaire, fixé en position verticale afin de prévenir tout débordement de l'électrolyte ;

(iv) et les dispositions adaptées sont prises pour ranger et mettre en sécurité tous les équipements durant le décollage et l'atterrissage et tout autre moment du vol jugé nécessaire par le comandant de bord dans l'intérêt de la sécurité ;

(5) ou qu'ils soient transportés par des passagers ou des membres d'équipage. (voir IEM OPS 3.1160(b)(5))

(c) Les articles et substances destinés au remplacement des objets du sous-paragraphe (b) (1) et (b)(2) ci-dessus doivent être transportés à bord d'un hélicoptère conformément aux Instructions techniques.

OPS 3.1165 Limitations du transport de marchandises dangereuses

(a) L'exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que les articles et substances spécifiquement identifiés

par leur nom ou leur description générique dans les Instructions techniques comme interdits de transport ne sont pas transportés à bord d'un quelconque hélicoptère, quelles que soient les circonstances.

(b) L'exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que les articles et substances ou toutes autres marchandises identifiées dans les Instructions techniques comme interdites de transport en circonstances normales sont uniquement transportées lorsque :

(1) elles font l'objet d'une dispense émanant des Etats concernés conformément aux termes des Instructions techniques (voir IEM OPS 3.1165(b)(1)) ;

(2) ou que les Instructions techniques indiquent qu'elles peuvent être transportées sous réserve d'une autorisation délivrée par l'Etat d'origine.

OPS 3.1170 Classification

L'exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que les articles et substances sont classifiés comme marchandises dangereuses conformément aux Instructions techniques.

OPS 3.1175 Emballage

(voir AMC OPS 3.1175)

L'exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que les marchandises dangereuses sont emballées conformément aux Instructions techniques, ou d'une manière approuvée par l'Autorité et qui assure un niveau équivalent de sécurité.

OPS 3.1180 Etiquetage et marquage

(a) L'exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que les colis, suremballages et conteneurs de fret sont étiquetés conformément aux Instructions techniques.

(b) L'exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables afin de s'assurer que les colis, suremballages et conteneurs de fret sont marqués conformément aux Instructions techniques ou comme spécifié par l'Autorité. (voir AMC OPS 3.1180(b)).

(c) Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées sur un vol sortant totalement ou partiellement des limites territoriales d'un Etat, l'étiquetage et le marquage devront se faire en anglais, en plus de toute autre langue requise.

OPS 3.1185 Document de transport de marchandises dangereuses

(a) L'exploitant doit s'assurer que, hormis dans le cas d'une indication contraire des Instructions techniques, les marchandises dangereuses sont accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses.

(b) Lorsque les marchandises dangereuses sont transportées sur un vol sortant totalement ou partiellement des limites territoriales d'un Etat, le document devra être complété en anglais, en plus de toute autre langue requise.

OPS 3.1190 Intentionnellement Blanc

OPS 3.1195 Acceptation de marchandises dangereuses

(a) L'exploitant ne doit pas admettre à bord de son hélicoptère des marchandises dangereuses tant que l'emballage, le suremballage ou le conteneur de fret n'a pas été inspecté conformément aux procédures d'acceptation décrites dans les Instructions techniques.

(b) L'exploitant ou son agent de manutention doit avoir recours à une liste de vérification en vue de l'acceptation de marchandises dangereuses. La liste de vérification en vue de l'acception doit énumérer chaque point important à contrôler et sa présentation doit être telle qu'elle permette le traitement manuel, mécanique ou informatique des résultats.

OPS 3.1200 Inspection pour déceler des dommages, fuite ou contamination

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) les colis, suremballages et conteneurs de fret sont inspectés et font l'objet d'une recherche de fuite ou d'endommagement précédant

immédiatement le chargement à bord d'un hélicoptère, conformément aux Instructions techniques ;

(2) les colis, suremballages ou conteneurs de fret présentant des fuites ou endommagés ne sont pas chargés à bord d'un hélicoptère ;

(3) tout colis de marchandises dangereuses, se trouvant à bord d'un hélicoptère, qui présente des fuites ou est endommagé est débarqué ou fait l'objet d'un accord de débarquement avec l'Autorité ou l'organisme concernés. Dans ce cas, le reste de l'expédition doit être inspecté afin de s'assurer qu'il se trouve dans un parfait état de transport et qu'aucun endommagement ni aucune contamination n'a affecté l'hélicoptère ou son chargement ;

(4) et les colis, suremballages et conteneurs de fret sont inspectés et font l'objet d'une recherche de traces d'endommagement ou de fuites au moment du déchargement de l'hélicoptère et, si des traces d'endommagement ou de fuite sont trouvées, la zone de rangement des marchandises dangereuses doit être inspectée à la recherche d'endommagement ou de contamination.

OPS 3.1205 Elimination de la contamination

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) toute contamination résultant d'une fuite ou d'un endommagement de marchandises dangereuses est éliminée sans délai ;

(2) et qu'un hélicoptère contaminé par des marchandises radioactives est immédiatement retiré du service et n'est pas remis en service tant que le niveau de radiation sur toute surface accessible et que la contamination volatile ne sont pas redescendus sous les valeurs spécifiées par les Instructions techniques.

OPS 3.1210 Restrictions de chargement

(a) Cabine passagers, poste de pilotage, et compartiments cargo. L'exploitant doit s'assurer que les marchandises dangereuses sont chargées, isolées, rangées, arrimées et transportées à bord d'un hélicoptère conformément aux Instructions techniques, ou comme approuvé par l'Autorité.

(b) Marchandises dangereuses réservées aux seuls hélicoptères cargo. L'exploitant doit s'assurer que les colis de marchandises dangereuses portant l'étiquette "Par Cargo Uniquement" sont transportés par hélicoptère cargo et chargés conformément aux Instructions techniques.

OPS 3.1215 Communication de l'information

(a) Information du personnel au sol. L'exploitant doit s'assurer que :

(1) l'information est dispensée au personnel au sol afin que ce dernier assume ses fonctions relatives au transport des marchandises dangereuses, y compris les actions à entreprendre dans l'éventualité d'incidents et accidents mettant en cause des marchandises dangereuses ;

(2) et le cas échéant, l'information mentionnée au sous-paragraphe (a)(1) ci-dessus est également communiquée à son agent de manutention.

(b) Information aux passagers et autres personnes (voir AMC OPS 3.1215(b))

(1) l'exploitant doit s'assurer que l'information est communiquée conformément aux Instructions techniques de manière à ce que les passagers soient avertis du type de marchandises qu'il leur est interdit de transporter à bord d'un hélicoptère ;

(2) et l'exploitant et, le cas échéant, son agent de manutention, doivent s'assurer que des notes d'information sont fournies aux points d'acceptation du fret, qui renseignent les personnels concernés sur le transport des marchandises dangereuses.

(c) Information aux membres d'équipage. L'exploitant doit s'assurer que l'information est fournie dans le manuel d'exploitation aux membres d'équipage, afin que ces derniers

assument leurs responsabilités eu égard au transport des marchandises dangereuses, y compris les actions à entreprendre dans l'éventualité d'urgences mettant en cause des marchandises dangereuses.

(d) Information au commandant de bord. L'exploitant doit s'assurer que le commandant de bord reçoit une information écrite, conformément aux Instructions techniques (Voir Tableau 1 de l'appendice 1 au paragraphe OPS 3.1065 pour les période de conservation des documents).

(e) Information dans l'éventualité d'un incident ou accident d'hélicoptère. (voir AMC OPS 3.1215(e))

(1) L'exploitant d'un hélicoptère mis en cause dans un incident d'hélicoptère doit, sur demande, fournir toute information nécessaire pour minimiser les risques dus à la présence de marchandises dangereuses à bord.

(2) L'exploitant d'un hélicoptère mis en cause dans un accident aérien doit, dès que possible, informer l'Autorité concernée de l'Etat dans lequel l'accident aérien est survenu, de la présence de toute marchandises dangereuses à bord.

OPS 3.1220 Programmes de formation

(voir AMC OPS 3.1220)
(voir IEM OPS 3.1220)

(a) L'exploitant doit établir et maintenir un programme de formation de ses personnels, comme exigé par les Instructions techniques, qui doit être approuvé par l'Autorité.

(b) Exploitants ne détenant pas une approbation permanente pour transporter des marchandises dangereuses. - L'exploitant doit s'assurer que :

(1) les personnels s'occupant de la manutention du fret et des bagages en général ont reçu une formation appropriée afin de mener à bien leurs tâches relatives aux marchandises dangereuses ; cette formation doit au minimum couvrir les domaines identifiés dans la colonne 1 du tableau 1 et être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'ils ont pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses, comment les identifier et quelles exigences appliquer au transport de telles marchandises par des passagers ; et

(2) les personnels suivants :

(i) membres d'équipage ;

(ii) personnel d'assistance aux passagers ;

(iii) personnel de sûreté employé par l'exploitant qui s'occupe du filtrage des passagers et de leurs bagages, ont reçu une formation qui doit couvrir, au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 2 du tableau 1 et être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'ils ont pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses, comment les identifier et quelles exigences appliquer aux transport de telles marchandises par des passagers.

Tableau 1

DOMAINE DE FORMATION	1	2
Philosophie générale	X	X
Limitations des marchandises dangereuses à bord de l'hélicoptère	X	X
Marquage et étiquetage des colis	X	X
Marchandises dangereuses dans les bagages passagers		X
Procédures d'urgence		X

Note - "X" indique un domaine qui doit être couvert.

(c) Exploitants détenant une approbation permanente pour le transport de marchandises dangereuses. L'exploitant doit s'assurer que :

(1) le personnel qui est employé à l'acceptation de marchandises dangereuses a reçu une formation et est qualifié pour mener à bien ses tâches. Cette formation doit couvrir au minimum les domaines identifiés dans la colonne 1 du tableau 2 et être suffisamment approfondie pour s'assurer que le personnel est capable de prendre des décisions concernant l'acceptation ou le refus de transport par air des marchandises dangereuses ;

(2) le personnel employé à la manutention au sol, à l'emmagasinage et au chargement des marchandises dangereuses a reçu une formation lui permettant de mener à bien ses tâches eu égard aux marchandises dangereuses. Cette formation doit au minimum couvrir les domaines identifiés dans la colonne 2 du tableau 2 et être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'il a pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses, comment identifier de telles marchandises et comment les manipuler et les charger ;

(3) le personnel s'occupant de la manutention du fret en général et des bagages a reçu une formation lui permettant de mener à bien ses tâches eu égard aux marchandises dangereuses. Cette formation doit au minimum couvrir les domaines identifiés dans la colonne 3 du tableau 2 et être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'il a pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses, comment identifier de telles marchandises, comment les manipuler et les charger et quelles exigences appliquer au transport de telles marchandises par des passagers ;

(4) les membres de l'équipage de conduite ont reçu une formation qui doit couvrir, au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 4 du tableau 2. La formation doit être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'ils ont pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses et de la manière dont elles devraient être transportées dans un hélicoptère ;

(5) et les personnels suivants :

(i) le personnel d'assistance aux passagers ;

(ii) le personnel de sûreté employé par l'exploitant qui s'occupe du filtrage des passagers et de leurs bagages ; et

(iii) les membres d'équipage autres que les membres des équipages de conduite ont reçu une formation qui doit couvrir, au minimum, les domaines identifiés dans la colonne 5 du tableau 2. La formation doit être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'ils ont pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses et quelles exigences appliquer aux transport de telles marchandises par des passagers ou, plus généralement, leur transport par hélicoptère.

Tableau 2

DOMAINES DE FORMATION					
	1	2	3	4	5
Philosophie générale	X	X	X	X	X
Limitations des marchandises dangereuses à bord de l'hélicoptère	X	X	X	X	X
Classification et liste des marchandises dangereuses	X	X		X	
Généralités sur les exigences et instructions d'emballage	X				
Spécifications relatives au marquage des colis	X				
Marquage et étiquetage des colis	X	X	X	X	X
Documentation émise par l'expéditeur	X				
Acceptation de matières dangereuses et utilisation d'une liste de vérification en vue d'acceptation	X				
Chargement, restrictions de chargement et isolement	X	X	X	X	
Recherche de dommages et de fuites et procédures de décontamination	X	X			
Dispositions pour informer le Commandant de bord	X	X		X	
Marchandises dangereuses dans les bagages passagers	X			X	X
Procédures d'urgence	X	X		X	X

Note - "X" indique un domaine devant être traité.

(d) L'exploitant doit s'assurer que tout le personnel ayant reçu une formation passe un test pour vérifier la bonne compréhension de ses responsabilités.

(e) L'exploitant doit s'assurer que tout le personnel ayant besoin d'une formation sur les marchandises dangereuses reçoit une formation périodique dans des intervalles de temps n'excédant pas 2 ans.

(f) L'exploitant doit s'assurer que des enregistrements concernant la formation sur les marchandises dangereuses sont conservés pour tout le personnel formé conformément au sous-paragraphe (e) ci-dessus.

(g) L'exploitant doit s'assurer que ses agents de manutention sont formés conformément à la colonne applicable du tableau 1 ou du tableau 2.

OPS 3.1225 Rapports relatifs aux incidents et accidents de marchandises dangereuses

(voir AMC OPS 3.1225)

(a) L'exploitant doit rapporter chaque incident et accident lié au transport de marchandises dangereuses à l'Autorité. Un rapport initial devra être diffusé dans les 72 heures suivant l'événement à moins que des circonstances exceptionnelles ne l'en empêche.

(b) L'exploitant doit aussi rendre compte à l'Autorité de toute marchandise dangereuse non déclarée ou mal déclarée découverte dans le fret ou dans les bagages des passagers. Un rapport initial doit être envoyé dans les 72 heures après la découverte, à moins que des circonstances exceptionnelles l'en empêche.

OPS 3.1230 Intentionnellement blanc

Intentionnellement blanc

SOUS-PARTIE S – SURETE

OPS 3.1235 Exigences en matière de sûreté

Un exploitant doit s'assurer que tous les personnels concernés connaissent et satisfont aux exigences pertinentes des programmes nationaux de sûreté.

OPS 3.1240 Programmes de formation

Un exploitant doit établir, mettre à jour et mener les programmes de formation approuvés permettant à ses personnels de prendre les actions appropriées à la prévention des actes illicites telles que le sabotage ou la saisie illicite de l'hélicoptère et minimiser les conséquences de telles actions si elles devaient survenir.

OPS 3.1245 Rapports relatifs aux actes illicites

Suite à un acte illicite à bord d'un hélicoptère, le commandant de bord ou, en son absence, l'exploitant doit soumettre sans délai un rapport sur un tel acte à l'autorité locale désignée ainsi qu'à l'Autorité.

OPS 3.1250 Liste de vérification de la procédure de fouille de l'hélicoptère

Un exploitant doit s'assurer que tous les hélicoptères transportent une liste de vérification des procédures à suivre pour ce type pour la recherche d'armes, d'explosifs ou autres dispositifs dangereux cachés à bord.

OPS 3.1255 Sûreté du compartiment de l'équipage de conduite

Lorsqu'installée, la porte du compartiment de l'équipage de conduite de tout hélicoptère exploité pour le transport de passagers doit pouvoir être verrouillée de l'intérieur du compartiment afin de prévenir tout accès non autorisé.

Intentionnellement blanc